TYGODNIK • 4. 12. 1977

CENA 3 ZŁ

49
1378

SKRZYDLATA POLSKA

Samolot rolniczy PZL-106 „Kruk". Zdjęcie: PEZETEL

na horyzoncie

SAMOLOT NIE LATA SAM

W Instytucie Lotnictwa Politechniki Rzeszowskiej im. Ignacego Łukasiewicza odbyła się niedawno miła uroczystość: 29 studentów, którzy ukończyli pomyślnie I rok studiów na kierunku inżynieryjno-pilotażowym tej uczelni, otrzymało licencje pilota samolotowego turystycznego; praktycznie szkolili się oni w nowo powołanym przez Ministerstwo Komunikacji Ośrodku Szkolenia Personelu Lotniczego w Rzeszowie.

Fakt ten, naszym zdaniem optymistyczny, wzbudził od razu u niektórych działaczy lotnictwa sportowego sporo dyskusji. Dlaczego? Dlatego, że w rzeszowskim OSPL widzi się podobno... konkurencję dla Aeroklubu PRL, który z racji swych statutowych zadań jest w naszym kraju uprawniony do szkolenia i przygotowywania kadr zawodowych dla potrzeb lotnictwa cywilnego i wojskowego.

Można się zatem zapytać: O co chodzi? Jak wiadomo, nikt Aeroklubowi PRL nie odebrał uprawnień do szkolenia personelu latającego i prowadzi on je nadal, tyle że już nie nadąża za szybko rosnącymi potrzebami w tym zakresie. Złożyło się na to wiele przyczyn, z których główne, jak się wydaje, są dwie: bardzo szybki w ostatnich latach odpływ zawodowej kadry z aeroklubów do bardziej intratnych rodzajów lotnictwa — komunikacyjnego, gospodarczego, sanitarnego i usługowego; spowodowało to ogromne braki w aeroklubowej kadrze instruktorskiej, dotkliwie odczuwane przez ARPL do dziś. Druga przyczyna, to niezadowalający stan samolotów w aeroklubach i brak części zamiennych, co powoduje, że dziesiątki maszyn stoją bezczynnie. Nie wnikając już w inne przyczyny, trzeba powiedzieć, że szkolono mało pilotów samolotowych, niewspółmiernie mało w stosunku do potrzeb. Dodać do tego jeszcze należy że proces ich szkolenia trwał długo. Prawdą jest również i to, że każdy nowo wyszkolony pilot. po pewnym stażu i zdobyciu w klubie odpowiednich uprawnień, szybko z APRL uciekał.

Sytuacja w dziedzinie szkolenia samolotowego dla potrzeb lotnictwa cywilnego jest w APRL od kilku lat niezadowalająca. Sprawy te są dobrze znane działaczom aeroklubowym. Jest teraz, przed XI Zjazdem APRL, dobra okazja, aby pełniej omówić i przedyskutować dalsze kierunki działania na tym odcinku, wiążąc je z pilnymi potrzebami kadrowymi pozostałych rodzajów lotnictwa cywilnego.

Brak pilotów niepokoił i niepokoi nadal, bo samoloty nie latają przecież same. I cóż w tym dziwnego, że — wobec braku dopływu pilotów z aeroklubów — niektóre rodzaje lotnictwa wzięły się same za ich szkolenie. Czasy idą nowe, sprzęt też jest coraz bardziej nowoczesny, więc i wobec pilotów rosną wymagania specjalistyczne. Naprzeciw tym dążeniom wychodzą właśnie studia inżynieryjno-pilotażowe w Politechnice Rzeszowskiej, studia agrolotnicze w Akademii Rolniczo-Technicznej w Olsztynie i w Akademii Rolniczej w Szczecinie. W tym celu powołano też klasę specjalistyczną pilotów-agrolotników w Zespole Szkół Zawodowych w Korolewie koło Kętrzyna. Niedawno przeczytaliśmy w „Trybunie Ludu", że dyrektor Zespołu Szkół Zawodowych w Żarach zasygnalizował możliwość kształcenia pilotów dla agrolotnictwa w tamtejszej szkole. Tę propozycję warto również podjąć.

Nie ma się czego złościć ani mówić o jakiejś tam konkurencji. Pilnym nakazem chwili jest szkolenie nowych pilotów. Inna sprawa, czy obecny model szkolnictwa lotniczego, rozproszonego i nadzorowanego przez kilka resortów, może całkowicie zadowalać? Rodzi się tu zarazem pytanie: Jakie będzie to szkolenie i kształcenie lotnicze w naszym nowym systemie oświaty, w którym powszechna będzie szkoła średnia?

Ikarus

z lotu po kraju

PAWEŁ ZOŁOTOW SKOŃCZYŁ 85 LAT

Nestor polskich pilotów, **Paweł Zołotow**, ukończył 13 listopada 85-ty rok życia. Mimo tak sędziwego wieku trzyma się dziarsko i bywa jeszcze na lotnisku Aeroklubu Robotniczego w Świdniku, którego jest członkiem.

Jubilata odwiedziło w dniu urodzin kilka delegacji. Przedstawiciele Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego „PZL" w Świdniku, gdzie przepracował ostatnie lata przed odejściem na zasłużoną emeryturę, wręczyli mu list gratulacyjny. Swego kolegę i byłego prezesa odwiedzili też członkowie lubelskiego Klubu Seniorów Lotnictwa oraz liczni przyjaciele. Otrzymał wiele kwiatów i upominków.

Lubelska prasa oraz radio szeroko poinformowały społeczeństwo regionu o życiu i pracy Pawła Zołotowa. Przypomniano jego lotniczy życiorys oraz efekty pracy przy rekonstrukcji historycznych samolotów: „Farmana-4" z 1910 r., „Lotni" z 1896 r., miniwiatrakowca „Bensena" i samolotu Santos Dumonta z 1906 r. Stanowią one obecnie eksponaty Muzeum Lotnictwa i Astronautyki w Krakowie oraz Muzeum Techniki w Warszawie.

Sędziwemu Jubilatowi składamy najlepsze życzenia — dobrego zdrowia i dalszej owocnej działalności społecznej dla lotnictwa. (chwast)

KONFERENCJA ZAKŁADOWEJ ORGANIZACJI PARTYJNEJ PLL LOT

15 listopada br. odbyła się konferencja sprawozdawczo-wyborcza zakładowej organizacji partyjnej Polskich Linii Lotniczych LOT. Wzięło w niej udział 110 delegatów oraz 40 osób zaproszonych, a wśród nich: wiceminister Komunikacji — **Jan Raczkowski**, członek egzekutywy KW PZPR — **Antoni Frydel**, I sekretarz KD PZPR Ochota — **Henryk Szablak**, dyrektor CZLC — **Mieczysław Roman**.

Prezes Związku Lotniczego Jugosławii Dušan Vlaisavljević wita się z prezesem Zarządu Głównego APRL gen. bryg. nawig. Władysławem Jagiełłą. Obok stoi sekretarz generalny APRL płk dypl. pil. Mieczysław Goworek.
Zdjęcie: B. Koszewski

W pierwszej części konferencji uczestniczyło ponadto 51 kandydatów — w tym 22 rekomendowanych przez ZSMP — którym wręczono legitymacje kandydackie PZPR.

W referacie i dyskusji omówiono na konferencji sprawy związane z realizacją wytycznych V i IX Plenum KC PZPR, rozpatrywanych przez pryzmat aktualnej sytuacji i zadań stojących przed PLL LOT. Przyjęte na konferencji kierunki działania preferują takie problemy i sprawy jak: efektywność gospodarowania; troska o bezpieczeństwo lotów; podnoszenie standardu obsługi pasażerów, a w tym regularność i punktualność lotów; dalszy wzrost szeregów partyjnych; aktywizacja organizacji młodzieżowej oraz działalność ideowo-wychowawcza i szkoleniowa, ze szczególnym zaostrzeniem wymogów odnośnie kwalifikacji, postaw moralno-ideowych i kultury pracy wśród pracowników zatrudnionych w obsłudze linii i placówek zagranicznych PLL LOT.

Pierwszym sekretarzem Komitetu Zakładowego PZPR w PLL LOT wybrany został ponownie inż. **Zbigniew Chromiński** (W)

DELEGACJA ZWIĄZKU LOTNICZEGO JUGOSŁAWII W AEROKLUBIE PRL

W dniach 14—17 listopada br. przebywała w Polsce, na zaproszenie Aeroklubu PRL, delegacja Związku Lotniczego Jugosławii: prezes Związku — **Dušan Vlaisavljević** i prezes aeroklubu w Banja Luka — **Camil Djavenića**. Delegacja przeprowadziła rozmowy z kierownictwem APRL na temat współpracy między lotnictwem sportowym Polski i Jugosławii. W ich wyniku ustalono zasady współpracy między obydwiema organizacjami na następne dwa lata.

W czasie pobytu w naszym kraju goście jugosłowiańscy zwiedzili Warszawę oraz przebywali w Aeroklubie Radomskim.

XVIII ZAKŁADOWA KONFERENCJA PARTYJNA W WSK „PZL-MIELEC"

W Robotniczym Centrum Kultury w Mielcu obradowała w październiku XVIII zakładowa konferencja sprawozdawczo-wyborcza organizacji partyjnej w WSK „PZL-Mielec". W obradach konferencji wziął udział I sekretarz KW PZPR w Rzeszowie **Leon Kotarba**, który podkreślił w swym wystąpieniu, że była to wysoce gospodarska dyskusja o ubiegłym okresie i przyszłości środowiska. Członkowie partii (co czwarty pracownik WSK jest członkiem partii) stanowią ogromną siłę ideowo-polityczną w wytwórni. Zdolni są oddziaływać na załogę, na jej postawę polityczną, rozbudzać jej inicjatywę produkcyjną i społeczną. Organizacja partyjna w mieleckiej WSK osiąga dobre rezultaty, przynosząc satysfakcję całemu środowisku.

I sekretarzem Komitetu Zakładowego PZPR w WSK „PZL-Mielec" został ponownie **Henryk Kozik**.

UZNANIE DLA WYBITNEGO DZIAŁACZA ARP

Jak już informowaliśmy, w związku z 50-leciem Aeroklubu Warszawskiego przebywał w naszym kraju **Bogdan J. Kwieciński**, zasłużony działacz lotnictwa sportowego, długoletni sekretarz generalny Aeroklubu RP w latach międzywojennych. Na spotkaniu z Prezydium Zarządu Głównego Aeroklubu PRL Bogdan J. Kwieciński otrzymał odznakę i plakietę „Za Zasługi dla Aeroklubu PRL". Wręczając to odznaczenie prezes Zarządu Głównego APRL, gen. bryg. nawig. **Władysław Jagiełło**, zaznaczył że jest ono jednocześnie wyrazem wysokiego uznania Aeroklubu PRL dla osiągnięć Aeroklubu RP oraz podkreśleniem ciągłości organizacyjnej w naszym lotnictwie sportowym. W spotkaniu uczestniczyła grupa seniorów lotnictwa, dawnych działaczy Aeroklubu RP. (o)

„KRUK" W ŚRÓDMIEŚCIU STOLICY

Centrum Naukowo-Produkcyjne Samolotów Lekkich „PZL-Warszawa" wystawiło samolot rolniczy PZL-106A „Kruk" w samym centrum stolicy, na placyku przy ul. Rutkowskiego, przed byłym Domem Obuwia. Lotniczy eksponat stanowił część okolicznościowej wystawy zorganizowanej w dniach 21—30 listopada z okazji pierwszych „Stołecznych Dni Jakości". Równocześnie, przy Al. Krakowskiej 110/114, naprzeciw Centrum „PZL", eksponowany był samolot PZL-104 „Wilga".

KOMUNIKAT MON O REKRUTACJI KANDYDATÓW DO WYŻSZYCH SZKÓŁ OFICERSKICH

Ministerstwo Obrony Narodowej ogłosiło rekrutację kandydatów do akademii wojskowych i wyższych szkół oficerskich, m.in. do: Wojskowej Akademii Technicznej im. J. Dąbrowskiego w Warszawie, Wyższej Szkoły Oficerskiej Wojsk Rakietowych i Artylerii im. gen. J. Bema w Toruniu, Wyższej Szkoły Oficerskiej Wojsk Obrony Przeciwlotniczej im. por. M. Kalinowskiego w Koszalinie, Wyższej Oficerskiej Szkoły Radiotechnicznej im. kpt. S. Bartosika w Jeleniej Górze, Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. J. Krasickiego w Dęblinie.

Bliższych informacji zainteresowanym kandydatom udzielają Wojskowe Komendy Uzupełnień oraz komendy szkół wojskowych. Znaleźć je można także w informatorach dla kandydatów do wojskowych szkół zawodowych oraz kandydatów do wyższych uczelni cywilnych.

WYDAWNICTWA

TADEUSZ REJNIAK — **„MEDALE NA CHMURACH"**. Wydawnictwo MON — 1977. Wydanie II uzupełnione. Str. 508, cena 45 zł, nakład 10 000 + 330 egz. (wkładki ze zdjęciami barwnymi).

W NASTĘPNYM NUMERZE:

- **JESIENNE AKORDY**
- **LOTNICTWO W EPOPEI „ARKTYKI"**
- **SAMOLOT „TORNADO" (z cyklu „Samoloty świata")**
- **POZA STREFĄ**
- **„BIOSPUTNIK" — MIĘDZYNARODOWA WSPÓŁPRACA BIOLOGICZNA W KOSMOSIE**

NASZA OKŁADKA:

Górnicy często odwiedzają lotnisko Aeroklubu Śląskiego. Najczęściej ci, którzy są pilotami lub skoczkami spadochronowymi. Na zdjęciu — członkowie AŚl przy samolocie „Gawron". Stoją od lewej: Krzysztof Filus, Kazimierz Zgoda (górnik, społeczny instruktor szybowcowy), Maria Walter i Krzysztof Miga.

Zdjęcie: Felicjan Kawala

Z lotnictwem związany od 1945 r. Na szybowcach lata od 1946 r. do dnia dzisiejszego. W maju 1950 r. ustanawia szybowcowy rekord Polski w przelocie docelowym na szybowcu dwumiejscowym (z pasażerem) na trasie Katowice–Jelenia Góra (242 km). W tym samym roku zdobywa Złotą Odznakę Szybowcową jako pierwszy szybownik Aeroklubu Śląskiego i dziesiąty w Polsce. Od 1957 r. lata na samolotach. Z początkiem lat pięćdziesiątych – kierownik AŚl. Członek zarządu AŚl przez cztery kadencje. Po raz pierwszy wybrany do zarządu AŚl w 1947 r. Prezes Aeroklubu Śląskiego od 1976 r. Zastępca dyrektora naczelnego Śląskiego Zjednoczenia Budownictwa Przemysłowego w Katowicach.

ROZMAWIAMY z mgr. Edmundem WILIŃSKIM prezesem AEROKLUBU ŚLĄSKIEGO

LICZYMY na MŁODZIEŻ

Panie Prezesie, spotykamy się z okazji Dnia Górnika i 50-lecia Aeroklubu Śląskiego. Proponuję jednak, aby porozmawiać o dniu dzisiejszym aeroklubu, a także najbliższych zamierzeniach na przyszłość...

— Proszę bardzo.

— Słyszałem, że zarząd klubu dokłada wiele starań, aby powiększyć krąg sympatyków, entuzjastów lotnictwa, a nade wszystko społeczników?

— To prawda. Staramy się powiększyć grupę osób współpracujących z klubem. Mam w tym przypadku na myśli zarówno osoby nie związane z lotnictwem, jak tych wszystkich, dla których lotnictwo może stać się wspaniałym polem do działania. Przede wszystkim zależy nam najbardziej na tych, którzy znają lotnictwo lub interesują się nim, chcą dla niego pracować. Szukamy tych, na których możemy liczyć. W tym miejscu pragnę podkreślić, iż inicjatorem poczynań na tym polu był nasz kolega klubowy inż. Jan Szade, wiceprezes Aeroklubu Śląskiego.

— Tutaj, w Katowicach macie wspaniały klimat do działania...

— Na brak sympatii i poparcia nie możemy narzekać. Rozszerza się bowiem krąg tych, którzy chcą nam pomagać, jak i tych, którzy z nami współpracują. W tym przypadku mam na myśli kopalnie.

— Z którymi?

— Szczególnie z kopalniami: „Katowice", „Wujek", „Śląsk", „Murcki" i „Staszyc". Młodzi górnicy tych kopalń, interesujący się lotnictwem, rozpoczynają szkolenie w naszym klubie. Najwięcej mamy górników w sporcie spadochronowym i modelarstwie lotniczym. Organizujemy wycieczki do kopalń i zjeżdżamy pod ziemię, oni natomiast przyjeżdżają na lotnisko, aby popatrzeć z powietrza na Katowice i okolice. Ponadto górnicy pomagają nam w rozwiązywaniu niektórych problemów klubowych.

— Czy tylko?

— Dużym powodzeniem wśród górników cieszą się nasze pokazy, organizowane w ich ośrodku wypoczynkowym w Świerklańcu. Tam bowiem wykonujemy dla nich skoki spadochronowe — na wodę i na stadion. W tym roku tego rodzaju prezentację lotnictwa sportowego przeprowadziliśmy kilkakrotnie. Za skoki spadochronowe jak i pokazy modeli latających górnicy przekazali naszym sportowcom wiele serdecznych podziękowań. Uatrakcyjniły one bowiem pobyt w ośrodku po trudach pracy pod ziemią. Cieszą nas nie tylko ich słowa uznania, ale także oczekiwanie na nasze pokazy lotnicze. Bierzemy ponadto udział w różnych uroczystościach i jubileuszach, tak górników jak i hutników. Jest to oczywiście jedna z form zacieśniania więzów lotnictwa sportowego, a przede wszystkim naszego klubu z ludźmi pracy województwa katowickiego.

— Krótko mówiąc, aeroklub coraz częściej wychodzi poza Katowice?

— Już w pierwszych latach powojennych przystąpiliśmy do wychodzenia poza granice miasta, a więc poza siedzibę aeroklubu. Nie zawsze — w naszej współpracy z zakładami pracy — mogliśmy sprostać propozycjom. Ostatnio jednak coraz częściej prezentujemy lotnictwo sportowe poza Katowicami. Docieramy — jeśli można użyć tego określenia — do Dąbrowy Górniczej, Rudy Śląskiej, Będzina, a także Sosnowca. Organizujemy tam różne imprezy lotnicze, w tym także modelarskie.

— Ale współpracujecie nie tylko z zakładami pracy?

— Od dłuższego czasu utrzymujemy, na przykład, ścisłe kontakty ze spółdzielczością mieszkaniową. Jest to współpraca bardzo pożyteczna, rozwijająca się, z dużymi perspektywami na przyszłość. Zakładamy modelarnie osiedlowe, organizujemy zawody, w tym także latawcowe, które cieszą się ogromną frekwencją uczestników i popularnością wśród młodzieży. Oddzielny temat to współpraca z władzami oświatowymi.

— Jak nam wiadomo, aeroklub dość często uczestniczy w imprezach propagandowych.

— Chętnie przystępujemy z programem lotniczym do różnego rodzaju imprez i uroczystości. Jednym z takich przykładów może być nasz udział w święcie „Trybuny Robotniczej".

— Po prostu aeroklub występuje coraz bardziej na zewnątrz?

— Każdą okazję wykorzystujemy nie tylko do przypominania społeczeństwu o naszym istnieniu, ale także prezentujemy swoje umiejętności w różnych dyscyplinach sportu lotniczego.

— Aeroklub Śląski — jak sądzę — jest klubem rozwijającym się i co najważniejsze mającym duże perspektywy przyszłościowe. Już sama jego lokalizacja w okręgu wielkoprzemysłowym kraju stwarza mu duże szanse rozwojowe.

— Na pewno. Jeśli się nie mylę, to jesteśmy jedynym w kraju aeroklubem, w którym czynnie pracuje siedem sekcji: samolotowa, szybowcowa, spadochronowa, balonowa, modelarska, lotniowa i konstruktorów-amatorów. Mamy także aktywny Klub Seniorów Lotnictwa. Z każdym rokiem przybywa nam członków, rozwijamy modelarstwo lotnicze jako zaplecze naszego aeroklubu. Modelarzy bowiem uważamy za przyszłych członków sekcji zajmujących się uprawianiem sportu lotniczego.

— A więc kierunek na młodzież...

— Właśnie. Nie tylko w osiągnięciach wyczynu wyraża się sens naszej bieżącej działalności. Popularyzujemy piękno sportu lotniczego w najszerszych kręgach społeczeństwa, a szczególnie wśród młodzieży. Stąd doniosła społecznie rola pracy z młodzieżą, której Aeroklub Śląski poświęcał zawsze tak wiele zainteresowania i uwagi, stąd też i ogromne znaczenie współpracy klubu z załogami śląsko-zagłębiowskich zakładów pracy: kopalń, hut i fabryk. Tam również mamy wspaniałą młodzież.

— Aeroklub Śląski od wielu lat utrzymuje kontakty ze sportowcami lotniczymi krajów socjalistycznych...

— Prowadzimy wymianę sportowców, organizujemy zawody i wyjeżdżamy na zawody zagraniczne. Współpracę tę chcemy podtrzymać również w latach następnych. Daje ona obopólne korzyści członkom naszych aeroklubów.

— Kto nie myśli o przyszłości, ten stoi w miejscu, względnie cofa się. Sądzę, że zarząd Aeroklubu Śląskiego, który Pan reprezentuje, planuje rozwój swej działalności?

— Jak najbardziej. Mamy dość rozległe zamierzenia. Kilka z nich, te najważniejsze, jak sądzę, mogą zainteresować Czytelników „Skrzydlatej". Przygotowujemy koncepcję patronatów przez zakłady pracy nad poszczególnymi sekcjami naszego klubu. Szukamy fundatora na zakup balonu na ogrzane powietrze. Zamierzamy szkolić młodych adeptów lotniarstwa. Prowadzimy rozmowy na temat ścisłej współpracy z Hutą „Katowice". Pragniemy rozszerzyć obozy wakacyjne dla młodzieży i bardziej uatrakcyjnić program zajęć. Okręgowe Zawody Samolotowe zamierzamy przekształcić w imprezę o randze ogólnopolskiej. Przewidujemy zorganizowanie zawodów lotniowych.

— Współpraca aeroklubu z władzami miasta i województwa układa się pomyślnie.

— Układa się ona rzeczywiście bardzo pomyślnie. Cenimy sobie wielce przychylność i troskę władz, a szczególnie Komitetu Wojewódzkiego PZPR. Życzylibyśmy sobie ściślejszych kontaktów z klubami spoza naszego okręgu. Może w tym przypadku jest to brak także inicjatywy i z naszej strony.

— Zasługi aeroklubu również w działalności pozalotniczej są bezsprzeczne...

— Od początku istnienia działalność klubu była związana — i jest po dzień dzisiejszy — z najszerzej pojętą służbą społeczną. W służbie społeczeństwu, w ofiarnej pracy na rzecz gospodarki narodowej, w spieszeniu z pomocą potrzebującym, w rozwijaniu pięknej i szlachetnej idei rywalizacji sportowej dostrzegają członkowie Aeroklubu Śląskiego najgłębszy sens swych lotniczych pasji.

— Kończąc rozmowę, z okazji Barbórki i jubileuszu składamy na Pana ręce najlepsze życzenia dalszych osiągnięć w sporcie lotniczym członkom i praeownikom Aeroklubu Śląskiego.

— Przyjmując życzenia, chciałbym skorzystać z okazji i za pośrednictwem „Skrzydlatej" przekazać podziękowania wszystkim byłym i aktualnym członkom klubu — za ich wkład w rozwój aeroklubu. Dzięki nim bowiem mamy klub, którym się chlubimy. Zakładom pracy a szczególnie górniczym, pragnę przekazać najlepsze życzenia lotnicze z okazji Barburki.

Rozmawiał:
TADEUSZ MALINOWSKI

Śląski zespół akrobacyjny nad lotniskiem w Katowicach. Zdjęcie: B. Koszewski

Rodowód dzisiejszego Aeroklubu Śląskiego sięga Klubu Pilotów Województwa Śląskiego, który powstał 19 października 1927 r. Utworzono go z inicjatywy zdemobilizowanych lotników Wojska Polskiego. Oni to byli śląskimi pionierami lotnictwa sportowego. Z kolei 12 grudnia 1930 r. klub zmienił nazwę na Śląski Klub Lotniczy. Powołano wówczas Radę Klubu, która nawiązała współpracę z Kolejową Kadrą Sportową. Kolejarze — między innymi — mieli na celu szkolenie w pilotażu swych członków. Wreszcie 23 września — po kilku naradach — utworzony został Aeroklub Śląski. Powstał on z połączenia trzech samodzielnych organizacji: Śląskiego Klubu Lotniczego, Kolejowej Kadry Sportowej oraz Śląskiego Klubu Żaglowego. Opracowany i przyjęty na zebraniu statut gwarantował w dostatecznej mierze przywileje kolejarzy w Aeroklubie Śląskim. Aeroklub miał dwie sekcje: samolotową i szybowcową. Tę ostatnią — w połowie lat trzydziestych po reorganizacji lotnictwa sportowego — przejął LOPP. W sierpniu 1939 r. Aeroklub Śląski liczył 600 członków, miał jedną sekcję — samolotową — oraz 33 samoloty sportowe.

Po zakończeniu wojny Aeroklub Śląski został reaktywowany 5 grudnia 1946 r., kiedy to przyjęto pierwszych instruktorów oraz otrzymano cztery samoloty (Po-2). Przez ostatnie trzydzieści lat aeroklub okrzepł organizacyjnie. Dzisiejsze sukcesy AŚl to przede wszystkim osiągnięcia jego członków, jak również wynik bliskich związków z klasą robotniczą i organizacjami młodzieżowymi, dużego zainteresowania i pomocy załóg zakładów pracy województwa katowickiego, a szczególnie kopalń i hut.

Obecnie w aeroklubie pracuje 7 sekcji: samolotowa, szybowcowa, spadochronowa, balonowa, modelarstwa lotniczego, konstruktorów-amatorów oraz lotniarska. Działalność tych sekcji, podaną w dużym skrócie oraz wypowiedzi ich przewodniczących przedstawiono na dalszych stronach naszego tygodnika.

Aeroklub Śląski zrzesza 1 043 członków.

z ŁEZKĄ w OKU i z WIARĄ w PRZYSZŁOŚĆ

Żywe w pamięci członków Aeroklubu Śląskiego są nazwiska tych, którzy zapisali się złotymi zgłoskami w historii lotnictwa polskiego w ogóle, a lotnictwa sportowego w szczególności. Żywe one są także w społeczeństwie województwa katowickiego, które darzy swych lotników szczególną sympatią. Z dowodami uznania spotykają się członkowie aeroklubu na co dzień. Mówi się o nich, pisze na łamach prasy, prezentuje w radio i telewizji. Są znani, podziwiani i oklaskiwani na pokazach i... pokazywani przez starszych tej młodzieży, którą jak magnes ciągnie do latania.

Lotnisko klubowe na Muchowcu pamięta niejedno wydarzenie. Lotnisko to jeszcze lepiej pamiętają ci wszyscy, którzy zaczynali na nim latać, wykonywali stąd samodzielne loty lub nadal latają. Lotnisko jak każde inne, ale jakże niepodobne do żadnego na świecie. Wciśnięte w charakterystyczną zabudowę wielkoprzemysłową Katowic, dość trudne jest do odszukania nawet przez doświadczonych pilotów. Dla wielu członków AŚl stało się drugim domem rodzinnym. Tutaj, bez przesady, spędzili połowę życia, tę najpiękniejszą i najbardziej romantyczną.

Gdy w lipcu 1946 r. przyjęto do aeroklubu dwóch instruktorów — Irenę Kempównę i Rudolfa Marcaka — to ci pierwsi instruktorzy w powojennej działalności AŚl nawet nie przypuszczali, że właśnie pod ich opiekuńczymi skrzydłami zaczynali start w przestworza entuzjaści latania, z których w przyszłości wyrosną piloci najwyższej klasy, mistrzowie, rekordziści, działacze lotnictwa.

Na przykład Edward Makula. Pilot wszechstronny, rekordzista świata. Jego takt, kultura, autorytet jednały mu sympatyków na obu półkulach. Na mistrzostwach świata zajmował czołowe lokaty. Dał się na nich poznać jako wspaniały zawodnik, doradca, a nade wszystko przemiły rozmówca. On to, zarówno w kraju jak i za granicą, przyniósł barwom AŚl najwięcej sukcesów sportowych.

Dwóch Stanisławów: Milówka i Skrzydlewski jako pierwsi ukończyli szkolenie szybowcowe w Gródzcu k. Czeladzi i byli już pilotami przed reaktywowaniem AŚl w w grudniu 1945 r. Stanisław Milówka, jeden z najwierniejszych i najczynniejszych członków aeroklubu, nazywany jest często pilotem dyspozycyjnym AŚl. Mimo zajmowanego stanowiska kierowniczego — absorbującego zawodowo — często spotkać go można na lotnisku po południu. a nawet późnym wieczorem. Stanisław Skrzydlewski prowadził kiedyś sekcję szybowcową AŚl, był w zarządzie klubu, kierował polską wyprawą szybowcową do Indii, był wiceprezesem Aeroklubu PRL, należał do działaczy lotniczych wielkiego formatu. Zginął jako pilot doświadczalny.

Tutaj latała urocza szybowniczka Maksymiliana Czmielówna, w której kochało się — bez wzajemności — wielu pilotów. Ona natomiast kochała nade wszystko latanie, a szczególnie szybownictwo. Startowała w zawodach, ustanawiała rekordy międzynarodowe, zajmowała czołowe lokaty w mistrzostwach Polski. A Zbigniew Rawicz? Świetny pilot, instruktor, uroczy człowiek, wielokrotny mistrz Polski w sporcie samolotowym. Dalej Rudolf Kopernok, Edmund Wiliński, Tadeusz Rejniak, Zygmunt Zając, Stefan Kalbarczyk, Zbigniew Kirakowski...

Pierwszy z nich — Kopernok — ceniony zawodnik, a przede wszystkim instruktor lotniczy pracujący następnie w Aeroklubie ROW, drugi — Wiliński — prezes AŚl, dalej — Zygmunt Zając — rekordzista, instruktor i szef wyszkolenia, człowiek, któremu wielu zawdzięcza swój optymizm, wiarę w swe umiejętności, a nade wszystko w przypięcie skrzydeł do ramion. Red. Stefan Kalbarczyk (dziennikarz) — pilot i społecznik. Zbigniew Kirakowski — zawodnik, szybownik, rekordzista.

Wiele wysiłku i czasu w rozwój aeroklubu włożyli Jan i Antoni Kozłowscy. Jan — utalentowany pilot, organizator oraz instruktor, od dwudziestu lat kierownik Zespołu Lotnictwa Sanitarnego w Katowicach; Antoni — instruktor szybowcowy i samolotowy, a także pilot akrobacyjny. Dużo serca w rozkwit szybownictwa włożył Antoni Pawliczek, przedwojenny instruktor, człowiek niezwykle oddany idei latania, kochający młodzież, umiejący przekazywać jej bogate doświadczenie. Dzisiaj już starszy pan o włosach przyprószonych siwizną.

Natomiast inny starszy pan (68 lat), czujący się niczym trzydziestolatek (tak mi powiedział), to nie kto inny jak Władysław Gawlik, znakomity pilot samolotowy, który w ostatnich kilkunastu latach zdobył 7 tytułów mistrza Polski względnie zwycięzcy zawodów samolotowych. Zdumiewa jego zryw zawodniczy, pasja latania, ogromna żywotność sportowa. Władysław Gawlik ma nadal ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie i chciałby startować w przyszłym roku w mistrzostwach Polski. Oto człowiek, którego odmładza latanie.

Cofnijmy się na chwilę do lat międzywojennych. Również i wtedy piloci Aeroklubu Śląskiego odnosili sukcesy sportowe, wykonywali loty zagraniczne, brali udział w zawodach, organizowali własne zawody klubowe. Nie sposób oczywiście wyliczyć wszystkich, bowiem aeroklub miał kilkuset członków Wielu z nich zginęło bohaterską śmiercią na różnych frontach powietrznych drugiej wojny światowej. Nieliczni szczęśliwie przeżyli wojnę i po jej zakończeniu stanęli ponownie do odbudowy lotnictwa.

Należy wspomnieć Bohdana Litwińskiego, Jana Gaździka, Adama Gawędę, Leonarda Satela, Władysława Wojnara, Zbigniewa Rowińskiego, Jana Kolbuszowskiego, Kazimierza Felusia, Jerzego Peszke, Tadeusza Bednarskiego, Franciszka Walkarza, Stefana Buszyńskiego, Stanisława Murłowskiego, Andrzeja Kozieła, Kazimierza Kosińskiego...

O kilku natomiast członkach AŚl nieco obszerniej. Na przykład Wiktor Pełka. Znakomity pilot sportowy i komunikacyjny, świetny instruktor, człowiek niezwykle szlachetny i oddany lotnictwu. On to w 1938 r. startując w barwach AŚl zwyciężył w Podlasko-Lubelskich Zawodach Zimowych. Dalej — Michał Offierski, konstruktor, pilot, organizator, instruktor. Wielokrotnie startował w zawodach samolotowych, ustanowił rekordy międzynarodowe na motoszybowcu „Bąk". Dwie Marysie — Maria Lierówna i Maria Wardasówna uczestniczyły w samolotowym rajdzie kobiet dookoła Polski w 1931 r. To ta sama Maria Wardasówna, która w maju br. obchodziła 50-lecie pracy pisarskiej. Godna przypomnienia jest także Herta Mikołajczyk (obecnie Pruszkiewicz), która dyplom pilota samolotowego w AŚl uzyskała w 1936 r., a dwa lata później pomyślnie ukończyła kurs lotniczych obserwatorów turystycznych. Obecnie jest przewodniczącą komisji pojednawczej Osiedla Tysiąclecia w Katowicach. Trzeba też wspomnieć trzech braci — Edwarda, Pawła i Wojciecha Soporów, którzy konstruowali samoloty i na nich latali.

Prezesi aeroklubu! Jak bardzo wiele z ich pracą związanych było spraw ludzkich, organizacyjnych, gospodarczych. Od nich często zależała żywotność i rozwój klubu. Często mówi się: jaki prezes — taki aeroklub. W tym stwierdzeniu jest dużo prawdy. Stanisław Michniewski zapisał się bardzo chlubnie dla Aeroklubu Śląskiego. To prawda, że nie miał przeciwników, lecz samych przyjaciół. Jak on to robił? Był oazą dobroci, tolerancji i życzliwości. Często jego entuzjazm, energia, niezwykłe pomysły, zamiast cieszyć niepokoiły pracowników aeroklubu. Chciał, by pracowano więcej niż było to możliwe, wybiegał myślami daleko w przyszłość. Każdą wolną chwilę poświęcał pracy społecznej dla klubu. Michniewski często sam mocował się z trudnościami i raczej zwycięsko pokonywał przeszkody. Miał wielu sojuszników zarówno w urzędach jak i w zakładach pracy. Ufano mu, gdyż wiedziano, że umiał dotrzymywać słowa. Do dzisiaj w ciepłych słowach wspomina się okres, w którym był prezesem AŚl.

Po Edwardzie Makuli — o którym już pisałem, prezesurę aeroklubu objął Sławomir Kwiatkowski, pilot szybowcowy i samolotowy, uczestnik wielu zawodów lotniczych. Jego energia i stanowczość w podejmowaniu decyzji z pozycji doświadczonego pilota, jego inicjatywy — wpłynęły na dalszy rozwój aeroklubu.

A kierownicy aeroklubu? Iluż ich było! Każdy z nich włożył wiele trudu, aby klub żył pełnią latania i skakania. Na przykład Zygmunt Dubicki, magister prawa lotniczego i jednocześnie pilot samolotowy. Z lotnictwem związał się jeszcze w latach międzywojennych. Od 1946 r. brał kilkakrotnie udział w zawodach lotniczych, najczęściej jako nawigator. Kierownikiem aeroklubu był bardziej z zamiłowania niż z wyboru. Lotnisko stało się jego drugim domem; było dla niego lekarstwem. W tym okresie aeroklub nawiązał współpracę zagraniczną, otrzymał samoloty z Czechosłowacji, organizował zawody międzynarodowe.

Ciepło i serdecznie wspomina się także Wacława Kozielskiego, wspaniałego pilota i szkoleniowca. Nie ma środowiska lotniczego w naszym kraju, gdzie by go nie znano i nie ceniono. Bo, gdzie by nie latano od blisko trzydziestu lat na samolotach, tam wszędzie był Wacław Kozielski. A trener w akrobacji? To także on! Iluż pilotów zachwycało się jego kunsztem latania, jego indywidualnym podejściem do każdego z nich.

Nazwisko Jana Szadego, wiceprezesa AŚl i jednocześnie pilota sanitarnego, związane jest z wieloma

inicjatywami, a nade wszystko z pracą społeczną i szkoleniową. Zawsze podziwiano jego zapał, pogodę ducha i niezwykłą żywotność. Nie było dla niego przeszkód nie do pokonania. Bardzo odważny, o dużej kulturze, był uosobieniem szczęścia, które dało mu latanie.

Ilu wspaniałych i pełnych energii członków — a także pracowników AŚl — można by jeszcze wymienić. Bardzo wielu. Proszę bardzo: **Felicjan Kawala (piszemy oddzielnie), Zbigniew Wróblewski, Stanisław Bryzgalski, Ludwik Natkaniec (pilot doświadczalny, rekordzista), Jan Filus (zamieszczamy z nim rozmowę)**, Mieczysław Rybak, Tadeusz Śliwiński, Alęksander Wajand, Krystyna Makowska, Edward Ciapała, **Elżbieta Kasprzakowa...**

A modelarze lotniczy! Wielu z **nich to znani w kraju i za granicą zawodnicy, czy też piloci konstruktorzy, wychowankowie instruktora** Jana Tomaszewskiego, którego talent pedagogiczny jak i zasługi dla lotnictwa są niewymierne. Jego wychowankowie to m. in.: Andrzej **Rachwał, Józef Gorszczyński, Andrzej Ziemniak, Aleksander Gałkowski, Józef Oślizło** i Tadeusz **Madej.** Inni instruktorzy modelarstwa lotniczego mają podobne osiągnięcia; na przykład Kazimierz Strycharski, który nie tak dawno obchodził bardzo rzadką rocznicę 50-lecia pracy modelarskiej. Wielka rzesza modelarzy AŚl szkolona przez doświadczonych instruktorów — nieraz w bardzo skromnych warunkach — osiągnęła dobre wyniki i zajęła piąte miejsce w skali ogólnopolskiej.

Tam gdzie latanie i sprzęt, tam technicy i mechanicy. Z mechaników, których się wspomina, należy wymienić Józefa Zyska (zdolny i utalentowany stolarz szybowcowy), Józefa Dragona i Andrzeja Pisarka (mechanicy samolotowi), Henryka Długosza (technik lotniczy), który należy do najstarszych pracowników klubu.

Zbyt długą, ale nie wyczerpującą listę nazwisk zamykają skoczkowie spadochronowi i piloci balonowi. Zarówno pierwsi jak i drudzy należą do bardzo żywotnych w klubie. Gdy pilotów balonowych, którym przewodzi Józef Zych, jest zaledwie kilku, sekcja spadochronowa liczy ponad 50 członków. Przez ponad dwadzieścia lat kierował nią Jan Filus, doświadczony szkoleniowiec. Jego zasługi dla rozwoju sportu spadochronowego są ogromne. W sekcji skakała także Anna Franke, późniejsza wicemistrzyni świata, Jan Cierniak, Marcin Jaxa-Rożen, Edward Kulesza, Krystyna Pączkowska i wielu innych.

Ludzie wpływali na rozwój aeroklubu. Ich czas, ofiarność, energia i pracowitość decydowały o żywotności i rozwoju klubu. W okresie półwiekowej działalności uczynili bardzo dużo. Wyszkolono setki pilotów samolotowych i szybowcowych, skoczków spadochronowych i modelarzy. Nie tylko latali i skakali. Popularyzowali lotnictwo.

Możemy być dumni, że lotnicy śląscy są w gronie czołowych aeroklubów w naszym kraju, że dotrzymują kroku swym ojcom i braciom — górnikom i hutnikom.

Życzymy dalszych sukcesów sportowych.

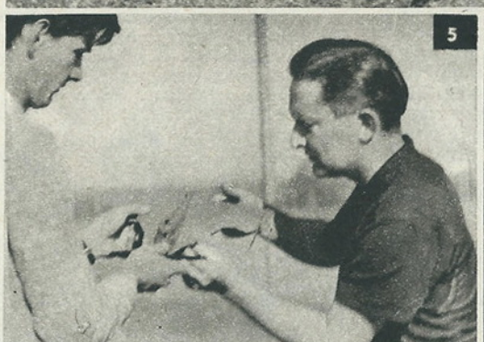
TADEUSZ MALINOWSKI

1

2

3

4


5

6

7

8

9

NA ZDJĘCIACH: 1. Jeden z najbardziej zasłużonych modelarzy polskich (brał udział w I Ogólnopolskich Zawodach Modeli Latających w 1926 r.) — KAZIMIERZ STRYCHARSKI; 2. Życzliwość i uśmiech towarzyszyły zawsze STANISŁAWOWI MICHNIEWSKIEMU (na zdjęciu gratuluje zdobycia 1 miejsca na zawodach w Sosnowcu); 3. Zespół śląski na mistrzostwach Polski w akrobacji zespołowej (stoją od lewej: WACŁAW KOZIELSKI, mechanik, FELICJAN KAWALA i BOGUSŁAW JANUSZEWSKI; 4. Świetny pilot samolotowy WŁADYSŁAW GAWLIK; 5. Zasłużony instruktor i wychowawca młodzieży lotniczej JAN TOMASZEWSKI (z prawej); 6. Długoletni członek AŚl. i aktywny pilot balonowy JÓZEF ZYCH; 7. Instruktor, zawodnik i działacz — ZBIGNIEW RAWICZ; 8. Jeden z najaktywniejszych pilotów (od 1945 r.) STANISŁAW MILÓWKA; 9. Długoletni kierownik AŚl. — ZYGMUNT DUBICKI; 10. Uczestnicy XII Samolotowych Mistrzostw Polski, załoga AŚl: pil. SŁAWOMIR KWIATKOWSKI (po lewej, b. prezes AŚl) oraz nawig. JÓZEF GORSZCZYŃSKI (po prawej); 11. Skoczkowie startujący w barwach klubu — od lewej: JERZY PÓŹNY, JAN KULIŚ, EDWARD KULESZA, HENRYK SOWADA i JAN WRODARCZYK.

Zdjęcia: B. Koszewski (6), H. Kucharski (2), T. Malinowski (2) oraz archiwum

10

11

ROZMOWA

z instr. pil. Janem FILUSEM szefem wyszkolenia AŚI

Z lotnictwem związany od 1947 r. Na szybowcach lata od 1948 r.; szkolenie zaczynał w Goleszowie. W 1951 r. ukończył kurs instruktorów w Centrum Wyszkolenia Spadochronowego w Nowym Targu. W latach 1952—1973 kierował z powodzeniem sekcją spadochronową Aeroklubu Śląskiego. Od 1 stycznia 1973 r. — szef wyszkolenia Aeroklubu Śląskiego. Ma uprawnienia instruktorskie I klasy. Na wielu typach samolotów wylatał 2565 h. Otrzymał Złoty Krzyż Zasługi za działalność organizatorską i szkoleniową w lotnictwie sportowym.

— Jak organizuje się trening i szkolenie na lotnisku Aeroklubu Śląskiego?

— Na ogół wcześnie rano — od godziny piątej trenują skoczkowie spadochronowi. Sekcja szybowcowa i samolotowa latają od godziny dziesiątej do zmroku. Ponadto w ustalonych dniach prowadzimy szkolenie szybowcowe, samolotowe i spadochronowe. Latamy zgodnie z przepisami lotniczymi.

— Dowiedziałem się, że aeroklub zainicjował przyspieszenie cyklu szkolenia pilotów szybowcowych i samolotowych oraz skoczków spadochronowych.

— Tak, to prawda.

— Na czym ono polega?

— Najogólniej mówiąc, tak opracowujemy harmonogram szkolenia, aby się ono nie przedłużało, aby pilot czy skoczek nie musiał całymi latami zdobywać klas wyszkoleniowych i uprawnień. Nie jest to szkolenie według skróconego programu. Umożliwiamy jednak członkom aeroklubu szybsze niż dawniej uzyskiwanie wyższych klas i kolejnych uprawnień.

— Prowadzone jest także odmładzanie sekcji specjalnościowych w aeroklubie...

— Proces starzenia się członków naszego aeroklubu — ale nie tylko naszego — zmusza nas do większego zainteresowania się dopływem młodzieży do klubu, a co za tym idzie do poszczególnych sekcji specjalnościowych. Chcielibyśmy, aby nasi członkowie liczniej brali udział w zawodach i mistrzostwach Polski, startowali za granicą, mieli najwyższe uprawnienia lotnicze. Starsi doświadczeniem członkowie klubu nie zawsze mogą brać udział w zawodach, ze względu choćby na zajęcia służbowe i trudności w zakwalifikowaniu się do zawodów z powodu ograniczonego czasu na podjęcie intensywnego treningu przed zawodami. Krótko mówiąc, przygotowujemy godnych następców mistrzów.

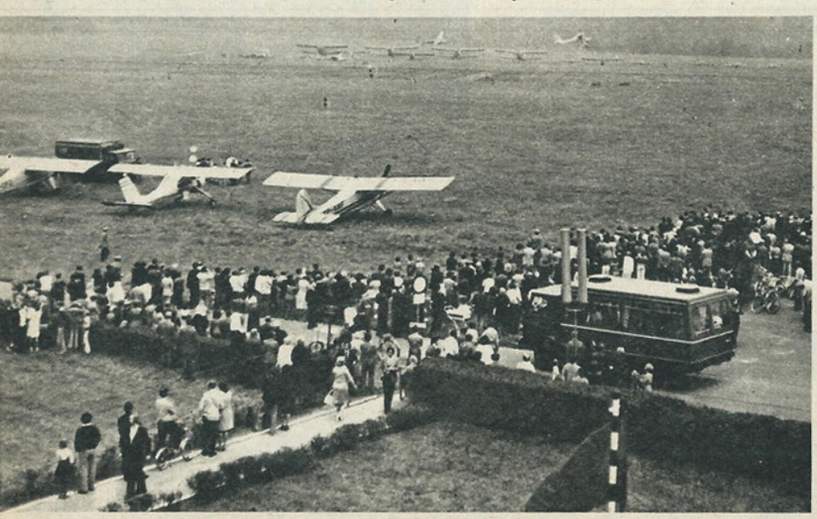
— Jedną z form zdobywania i podwyższania poziomu zawodniczego są organizowane zawody...

— Właśnie. Od kilku lat przeprowadzamy zawody klubowe i okręgowe w sporcie samolotowym, szybowcowym, spadochronowym oraz w modelarstwie lotniczym. Zawody te są okazją do wymiany doświadczeń. Zawody okręgowe prowadzimy tylko w sporcie samolotowym, z podziałem na juniorów i seniorów. Przywiązujemy do nich duże znaczenie szkoleniowe i zawodnicze.

— Słyszałem, że w niedalekiej przyszłości aeroklub ma zamiar podnieść rangę tych zawodów?

— Chcielibyśmy Samolotowe Zawody Okręgowe przekształcić w imprezę o charakterze ogólnopolskim. Specjalizujemy się w lotach trudnych, zarówno ze względu na warunki atmosferyczne (obszar wielkoprzemysłowy) jak i terenowe (ciasna zabudowa, brak miejsc na przygodne lądowanie). Są to warunki specyficzne naszego regionu. Nawigacja nad obszarem Śląska jest więcej niż trudna.

Lotnisko klubowe Muchowiec w czasie pokazów lotniczych z okazji 50-lecia AŚI.



mgr inż. Ryszard RUTKOWSKI przewodniczący sekcji samolotowej AŚI

Lata na samolotach od 1959 r. Kilkakrotnie uczestniczył w zawodach samolotowych. Ma uprawnienia instruktora-pilota. Sekcji przewodniczy od jesieni 1976 r. Na samolotach wylatał 1236 godzin. Pracownik Ośrodka Naukowo-Dydaktycznego Politechniki Śląskiej w Katowicach.

Przez pewien czas nie mieliśmy stałego instruktora zawodowego. Nasza działalność w dużej mierze była improwizowana. Kiedyś nasza sekcja zaliczana była do najsilniejszych w Polsce. W roku ubiegłym sytuacja zmieniła się radykalnie. Od roku bowiem mamy już instruktora pilota samolotowego, którym jest Stanisław Stalicki. Zmianę tę odczuliśmy korzystnie.

Staramy się odmładzać sekcję. Mamy grupę dwunastu młodych pilotów, którzy są aktywni i którzy jednocześnie są naszą wielką nadzieją. W ostatnich bowiem latach ukończyli szkolenie samolotowe. Startują już w zawodach samolotowych. W roku ubiegłym, w mistrzostwach Polski juniorów, załoga w składzie pil. Fryderyk Rzymanek i nawig. Ryszard Ptaszek zajęła drugie miejsce. To nas bardzo cieszy.

Od 1972 r. rokrocznie organizujemy klubowe zawody samolotowe. Ponadto czynimy starania o powiększenie i jednocześnie odmłodzenie sekcji (obecnie liczy 54 członków), Mamy blisko dwudziestu instruktorów społecznych, z których część nie udziela się jak należy; zamierzamy ich uaktywnić.

Czynić będziemy wszystko, aby w niedalekiej przyszłości sekcja odzyskała tę świetność, jaką miała przed wielu laty.

Wicemistrzowie Polski juniorów z 1976 r. przy „Wildze": pil. Fryderyk Rzymanek (po prawej) i nawig. Ryszard Ptaszek (po lewej). Zdjęcia: B. Koszewski

— Aeroklub Śląski był jednym z silniejszych w naszym kraju ośrodków akrobacji samolotowej. Czy klub zamierza podtrzymać tradycje w tej pięknej i zarazem bardzo widowiskowej dziedzinie sportu lotniczego?

— Jak najbardziej. Zamierzamy prowadzić szkolenie i trening w akrobacji samolotowej. Pewne kroki już poczyniliśmy. Nasze najlepsze zamierzenia hamował brak odpowiednich samolotów. Ale i w tej dziedzinie następuje ostatnio poprawa sprzętowa.

— Rozmawialiśmy o dobrze układającej się współpracy zagranicznej: z lotnikami Czechosłowacji, Węgier, Bułgarii, Związku Radzieckiego, a ostatnio słonecznej Italii. Jak Pan ocenia tę współpracę i wymianę bezdewizową sportowców?

— Bardzo korzystnie. Podobnie oceniają ją nasi partnerzy. Poza korzyściami szkoleniowymi (udział w zawodach, wspólnych treningach, wymianie doświadczeń) ma ona także walory poznawcze: turystyczne i kulturalne. Nasi sportowcy wyjeżdżający za granicę spotykają się również z serdeczną gościnnością, biorą udział w zawodach i obozach treningowych.

— Od kilku lat Aeroklub Śląski prowadzi z dużym powodzeniem Turniej Barbórkowy?

— Turniej Barbórkowy organizujemy rokrocznie. Są to skoki spadochronowe na celność lądowania, jako najbardziej widowiskowe. Zawody te rozgrywane są na stadionie. **(m)**

instr pil. Adam ZEMANEK — kierownik AŚI

W latach od 1952 do 14 marca 1974 r. pełnił służbę w Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie. Od 15 marca 1974 r. — kierownik AŚI. Ma diamentową odznakę szybowcową (1967 r.). Ogółem przebył w powietrzu za sterami szybowców — 1010 godzin, a samolotów — 1100 godzin. Ma Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski.

Po rozpoczęciu pracy w AŚI postawiłem sobie za cel spopularyzowanie sportów lotniczych, zarówno wśród młodzieży szkolnej jak i robotniczej. Od 1975 r. organizujemy dwa rodzaje obozów: dla młodzieży szkół podstawowych (zapoznawczy dla 30 osób rocznie) wspólnie z wydziałem oświaty; drugi, szczebla wyższego, dla młodzieży szkół zawodowych i średnich (80 osób rocznie) wspólnie z kuratorium. Organizujemy również obozy własnymi siłami.

Współpracujemy z wieloma zakładami pracy, szczególnie kopalniami. Przychodzimy do nich z prelekcjami lotniczymi. Ich natomiast zapraszamy na nasze lotnisko. Spośród młodzieży, którą szkolimy, 60 procent to uczniowie szkół, 40 procent to młodzież robotnicza (pracująca).

W aeroklubie nastąpiła poprawa warunków socjalno-bytowych poprzez modernizację pomieszczeń lotniskowych i udogodnienia dla mechaników. Wydzieliliśmy pomieszczenia socjalne dla pilotów i skoczków spadochronowych (szatnia, natryski z ciepłą wodą), uruchomiliśmy kawiarnię (od kwietnia do listopada) i świetlicę (od listopada do kwietnia).

Co obecnie robimy? Poprawiamy pas startowy. Uruchamiamy radiostację prowadzącą, czynną całą dobę i obsługiwaną przez komórkę ruchu lotniczego. Uaktywniamy wszystkie sekcje w klubie. Prowadzimy prace mające na celu dalsze polepszenie warunków pracy i bezpieczeństwa latania oraz skakania w aeroklubie.

mgr Andrzej GEMZA — przewodniczący sekcji spadochronowej AŚI

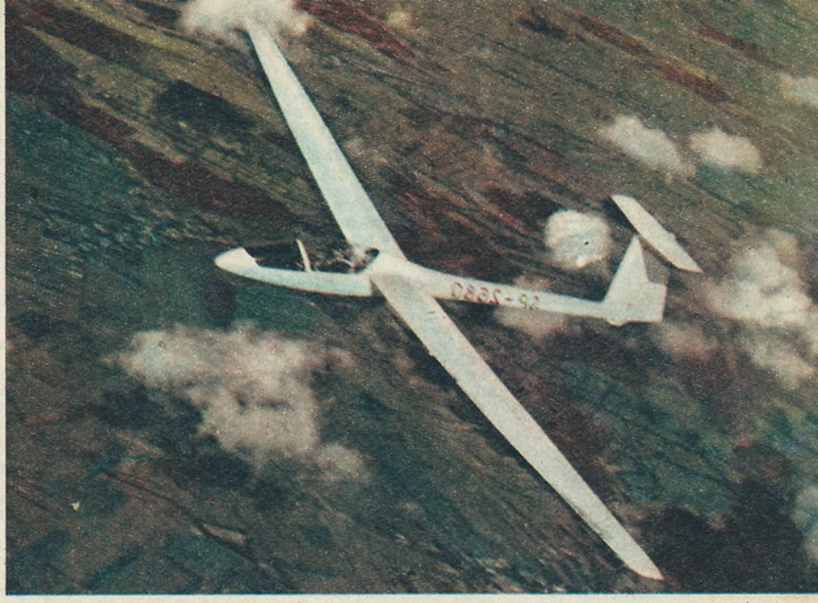
Skacze ze spadochronem od 1959 do 1964 r. w Aeroklubie Krakowskim; od 1964 — w Aeroklubie Śląskim. Sekcji przewodniczy od 1972 r. 20 lipca 1977 r. wykonał 1000-ny skok ze spadochronem. Obecnie — 1033. Wielokrotnie bierze udział w zawodach spadochronowych.

Nasza sekcja przejawia wiele inicjatywy w aeroklubie. Organizujemy zawody klubowe, a także międzyklubowe o charakterze międzynarodowym. Tradycje tych zawodów sięgają kilkunastu lat. Uważamy, że zawody są czynnikiem mobilizującym, angażującym i gwarantującym wzrost poziomu wyszkolenia. I tak jest w rzeczywistości. Naszych członków sekcji cieszy każdy start w zawodach. Na nich zdobywają oni dużo doświadczenia sportowego.

W tym roku byliśmy gospodarzami mistrzostw Polski. Mieliśmy z tą imprezą sporo pracy. Uważam, że w przyszłości mistrzostwa Polski na stałe powinien organizować ośrodek spadochronowy w Nowym Targu lub w Krośnie. Podobnie jak w sporcie szybowcowym — w Lesznie.

Szkolimy, trenujemy, zwracamy uwagę na jakość każdego skoku, a nie ilość wykonanych. W 1976 r. nawiązaliśmy współpracę z Aeroklubem Valle d'Aosta we Włoszech. Przed dwoma miesiącami byliśmy we Włoszech. Nie mieliśmy jednak szczęścia do pogody. Padały ulewne deszcze. Zawody, do których przygotowaliśmy się, nie zostały rozegrane. Inna natomiast grupa naszej sekcji przebywała w Bułgarii. Ona miała więcej szczęścia do pogody.

Przed 26 laty, kiedy sekcja rozpoczynała swoją działalność, jej członkowie zanotowali tylko 162 skoki, w roku bieżącym wykonaliśmy 3 600 skoków.



Szybowiec SZD-41A „Jantar" na trasie przelotu dolotowo-powrotnego Katowice—Leszno—Katowice. Zdjęcia: B. Koszewski

mgr inż. Grzegorz SMOŁKA przewodniczący sekcji szybowcowej AŚI

Na szybowcach lata od 1966 r. Ma uprawnienia instruktora szybowcowego II klasy. Pracownik Ośrodka Naukowo-Dydaktycznego Politechniki Śląskiej w Katowicach.

Sekcja liczy ponad 150 członków. Jeśli chodzi o pochodzenie środowiskowe członków przyjmowanych do naszej sekcji, to w 70 procentach bazujemy na młodzieży z górnictwa i przemysłu ciężkiego.

Latamy w specyficznych warunkach atmosferycznych i terenowych. W takich bowiem znajduje się nasz wielkoprzemysłowy region. Nie zawsze więc nasze dobre chęci i zamierzenia idą w parze z możliwościami. Ale radzimy sobie, pokonujemy przeszkody. W 1976 roku uzyskaliśmy 3 odznaki złote, 12 srebrnych i 170 tysięcy punktów w memoriale Ryszarda Bitnera.

Mamy dobrze wyposażoną salę audiowizualną. Wznowiliśmy rozgrywanie klubowych zawodów szybowcowych. Zawody te dają możliwość pierwszego startu młodym pilotom. Są one zresztą eliminacjami do III ligi. W maju br. do takich zawodów stanęło 13 pilotów. Rezegraliśmy trzy konkurencje. Zwyciężył Andrzej Kokott. Mamy opracowane trasy trójkątów 100, 300 i 500 km. Trzykrotnie próbowaliśmy oblecieć trójkąt 500 km (Katowice-Łódź-Wrocław-Katowice), ale bez rezultatu. Nie powiodły się nasze próby w dalekich docelach-powrotnych.

Co będziemy robić w niedalekiej przyszłości? Przede wszystkim chcielibyśmy uaktywnić instruktorów społecznych, a szczególnie tych z dużym doświadczeniem wyczynowym. Dalej — podnieść poziom wyszkolenia, a także więcej uwagi zwrócić na szkolenie teoretyczne.

Fragment zawodów spadochronowych rozgrywanych w rejonie kopalni „Bielszowice" w Rudzie Śląskiej.

KRÓTKI PRZEGLĄD DZIAŁALNOŚCI AEROKLUBU ŚLĄSKIEGO

SEKCJA SAMOLOTOWA. W czerwcu 1929 r. rozpoczął się pierwszy praktyczny kurs samolotowy. W 1932 r. pil. Leonard Satel zwyciężył w IV Locie Południowo-Zachodniej Polski. Członkowie sekcji brali udział w Międzynarodowym Mityngu Lotniczym w Warszawie. W 1933 r. pil. Kazimierz Kosiński zajął 1 miejsce w I Locie Północno-Zachodniej Polski. W 1937 r. załoga w składzie pil. Zbigniew Rowiński i nawig. Władysław Wojnar zwyciężyła w Śląskich Zawodach Lotniczych. W Podlasko-Lubelskich Zawodach Zimowych w 1938 r. piloci sekcji zajęli miejsca: 1 — pil. Wiktor Pełka i nawig. Wilhelm Weber; 2 — pil. Michał Offierski i nawig. Władysław Wojnar. W Samolotowych Mistrzostwach AŚl (1838 r.) startowało 17 pilotów. Zwyciężył pil. Władysław Wojnar. W Zlocie do Morza (lipiec 1939 r.) brało udział trzech pilotów AŚl.

Pierwszy po wojnie lot samolotowy wykonał 9 lipca 1946 r. instr. pil. Rudolf Marcak (Po-2). Załoga: pil. Rudolf Marcak i nawig. Zygmunt Dubicki brała udział w pierwszych po wojnie Krajowych Zawodach Lotniczych (1946 r.). W 1949 r. dwie załogi sekcji brały udział w I Zlocie Gwiaździstym Juniorów. W kwietniu 1950 r. utworzono Eskadrę Sześciolatki (drugą po Warszawie). Tego samego roku zorganizowano Regionalne Zawody Samolotowe. Pil. Zbigniew Wróblewski i nawig. Roman Maluchnik uzyskali 2 miejsce w Samolotowych Mistrzostwach Polski 1956. Ogółem w 1957 r. trenowało 70 pilotów pod kierunkiem 3 instruktorów. W 1961 r. sekcja była gospodarzem VIII Samolotowych Mistrzostw Polski. W 1964 r. pil. Sławomir Kwiatkowski i nawig. Stanisław Milówka zajęli 3 miejsce w Zlocie do Morza, zaś pil. Władysław Gawlik i nawig. Stanisław Bryzgalski zwyciężyli w Locie Południowo-Zachodniej Polski. Ta sama załoga zajęła I miejsce w X Samolotowych Mistrzostwach Polski (1965 r.), a zespół pilotów: Bogusław Januszewski, Felicjan Kawala i Edmund Mikołajczyk zwyciężył w Samolotowych Mistrzostwach Akrobacji Zespołowej (1965 r.). W 1974 r. pil. Felicjan Kawala został mistrzem Polski w akrobacji samolotowej. Z kolei w Samolotowych Mistrzostwach Polski Juniorów w 1975 r. załoga: pil. Fryderyk Rzymanek i nawig. Joanna Tazbir zajęła 3 miejsce, a w 1976 r. pil. Fryderyk Rzymanek i nawig. Ryszard Ptaszek — 2 miejsce.

Zwycięzcy Klubowych Zawodów Samolotowych: 1973 — Stanisław Stalicki i Jerzy Plichta; 1974 — Jan Kmieć i Tadeusz Kmieć; 1975 — Ferdynand Rzymanek i Joanna Tazbir; 1976 — Józef Marondel i Piotr Szary; 1977 — Jan Kmieć i Tadeusz Kmieć.

W ostatnich latach wyróżnili się: instruktorzy społeczni — Augustyn Bartoszek, Jerzy Plichta, Henryk Sienkiewicz, Jan Szade; piloci — Władysław Gawlik, Stanisław Milówka, Ryszard Ptaszek.

Kierownicy sekcji samolotowej (1946—1977): Rudolf Marcak, Zdzisław Konik, Jerzy Bielecki, Zbigniew Rogowski, Zbigniew Wróblewski, Edward Wojda, Felicjan Kawala, Mieczysław Rybak, Stanisław Bryzgalski, Bogusław Januszewski, Leon Bodnar, Józef Ambroziak, Stanisław Stalicki (od 1976 r.).

SEKCJA SZYBOWCOWA. Pierwszy po wojnie kurs szybowcowy zorganizowano w 1946 r. W roku następnym drugi i trzeci. Pierwsze przeloty docelowe wykonano w 1950 r. W regionalnych zawodach szybowcowych zwyciężył pil. Zbigniew Rawicz. Dobre wyniki sportowe uzyskali członkowie sekcji startujący w Krajowych Zawodach Szybowcowych 1952. W latach pięćdziesiątych do grupy czołowych szybowników w Polsce zaliczani byli m. in.: Edward Makula, Stanisław Skrzydlewski, Zbigniew Rawicz, Maksymiliana Czmielówna, Zbigniew Kirakowski, Zygmunt Zając i Rudolf Kopernok. W latach 1958—1966 Edward Makula przysporzył sekcji wiele sukcesów. Piloci sekcji trenowali akrobację szybowcową oraz uczestniczyli w obozie falowym w Bułgarii (1973 r.). Rok 1976 okazał się bardzo pomyślny. Uzyskano wiele wyczynów i wyszkolono 16 pilotów do III klasy.

Tytuły w Szybowcowych Mistrzostwach Śląska zdobyli: 1968 — Józef Gorszczyński, 1972 — Józef Gorszczyński, 1973 — Włodzimierz Kujbid.

W latach 1946—1977 wyszkolono 647 pilotów szybowcowych, zdobyto odznak: 278 srebrnych, 96 złotych, 34 diamentowe; wylatano na szybowcach 46 600 godzin.

W ostatnich latach wyróżnili się: instruktorzy społeczni — Józef Gorszczyński, Jerzy Iłczyk, Leon Kasjan, Andrzej Kokott; piloci — Tadeusz Bułat, Alojzy Hajnisz, Włodzimierz Kujbid, Tadeusz Sopicki i Jan Spałek.

Kierownicy sekcji szybowcowej (1946—1977): Irena Kempówna, Antoni Pawliczek, Stanisław Skrzydlewski, Stanisław Sikorski, Zygmunt Zając, Rudolf Kopernok, Edward Wojda, Jerzy Rawicz, Stanisław Bryzgalski, Stanisław Marliński, Stefan Słomiany, Kazimierz Nowak, Kazimierz Pułaski, Joanna Ozga, Marian Włoch (od 1977 r.).

SEKCJA SPADOCHRONOWA. Sekcja powstała w 1952 r.

Rozwój i osiągnięcia zawdzięcza sekcja ofiarnej i ponad dwudziestoletniej pracy instr. Jana Filusa. Od 1959 r. nawiązała współpracę z zagranicą, a jej członkowie brali udział w zawodach kolejno organizowanych przez Sofię, a potem Ostravę i Budapeszt. Zawody rozgrywano również w Katowicach. Sekcja trzykrotnie była gospodarzem mistrzostw Polski, rokrocznie organizuje zawody klubowe, zawody przy współpracy z kopalnią „Bielszowice".

W latach 1952—1977 wyszkolono 718 skoczków, wykonano 38 800 skoków z samolotu. Sekcja liczy 55 członków.

W ostatnich latach wyróżnili się: instruktorzy społeczni — Józef Bugaj i Jerzy Późny; skoczkowie — Stanisław Bugaj, Krzysztof Filus, Elżbieta Kozak, Henryk Nawrat, Mirosław Ozga, Krystyna Pączkowska, Henryk Sowada, Janusz Szczepka, Wacław Toczek, Maria Walter.

Kierownicy sekcji spadochronowej (1952—1977): Jan Filus, Józef Bugaj, Stanisław Figołuszka (od 1975 r.).

mgr inż. Józef GORSZCZYŃSKI przewodniczący sekcji konstruktorów amatorów AŚl.

Od 1958 r. lata na szybowcach, a od 1972 r. na samolotach. Ma uprawnienia instruktora pilota szybowcowego I klasy. Przewodniczący sekcji od czerwca 1970 r., która powstała z jego inicjatywy. Za sterami szybowców przebył w powietrzu ponad 1200 godzin, a samolotów — 300 godzin. Pracuje na kierowniczym stanowisku w kopalni „Katowice".

W czerwcu 1970 r. otrzymaliśmy status samodzielnej sekcji, powołanej do amatorskiej budowy sprzętu latającego, przy spełnieniu formalnych wymagań i pod nadzorem IKCSP. Uchwała zarządu AŚl gwarantowała również sekcji pomoc materialną i rzeczową (ze strony aeroklubu) oraz możliwość korzystania ze stolarni.

Na zebraniu sekcji w czerwcu 1970 r. podjęliśmy decyzję zbudowania motoszybowca według dokumentacji francuskiej — EC-3 „Pou plume". Sprowadzenie dokumentacji z Francji, jej skopiowanie i przetłumaczenie, sprowadzenie świadectwa typu oraz uzgadnianie z IKCSP trwały do jesieni 1972 r. Od tego okresu datuje się praktyczne rozpoczęcie budowy płatowca. Liczba czynnych członków sekcji wynosiła początkowo około 20 osób.

Najaktywniejszymi okazali się koledzy: Grzegorz Smołka, Tadeusz Supryn, Józef Baniowski, Józef Oślizło.

Brak silnika lotniczego stawiał pod znakiem zapytania zrealizowanie przedsięwzięcia do 1975 r. W tej sytuacji udzieliły nam pomocy Zakłady Szybowcowe w Bielsku — wypożyczając silnik lotniczy „Rectimo" wraz ze śmigłem. Latem 1975 r. płatowiec przetransportowano do Bielska i tam kol. Supryn zabudował na nim zespół śmigło-silnik. Motoszybowiec znajduje się nadal w Bielsku. Oficjalne loty próbne wykonuje na nim pilot doświadczalny mgr inż. January Roman (od czerwca 1977 r.).

Zbudowanie motoszybowca „Pou plume" nie byłoby możliwe, gdyby nie bezinteresowna pomoc, współpraca i życzliwość szeregu osób. Wymienić tu trzeba byłego prezesa AŚl mgr. Sławomira Kwiatkowskiego, dyrektorów Zakładów Szybowcowych w Bielsku mgr. inż. mgr. inż. Władysława Nowakowskiego i Jerzego Śmielkiewicza, kierownika działu obliczeń w Zakładach Szybowcowych mgra. inż. Wiesława Stafieja, rzeczoznawców IKCSP — inż. Henryka Ostromęckiego, Józefa Zielezińskiego, Jerzego Trzeciaka, pilotów doświadczalnych — mgra. inż. Jana Gawęckiego i mgra. inż. Januarego Romana oraz wielu innych. Dużą pomoc okazał Centralny Zarząd Lotnictwa Cywilnego w Warszawie.

W okresie istnienia sekcji oraz budowy motoszybowca „Pou plume" jeden z członków kol. Polniak zbudował mięśniolot, którego próby (niestety negatywne) przeprowadzono w roku 1976. Wykonano również osprzęt i opracowano technologię fotograficznej kontroli punktów zwrotnych w przelotach szybowcowych oraz rozpoczęto w roku 1975 budowę lotni. W lutym 1977 r. członkowie sekcji zainteresowani lotniarstwem zorganizowali samodzielną sekcję.

Motoszybowiec albo mały samolocik amatorski „Pou Plume", zbudowany z inicjatywy sekcji konstruktorów-amatorów AŚl., na lotnisku Muchowiec w Katowicach. Zdjęcie: B. Koszewski

Andrzej PENDZIACH
prezes Klubu Seniorów Lotnictwa AŚl

W latach międzywojennych (od 1925 do 1939 r.) odbywał służbę w polskim lotnictwie wojskowym (2 i 5 Pułk Lotniczy w Krakowie i w Lidzie; 14 i 24 eskadra). Od 1946 r. mieszka na terenie województwa katowickiego. W 1968 r. przeszedł na emeryturę. W 1970 r. został wybrany prezesem Klubu Seniorów Lotnictwa AŚl.

Nasz klub utworzony został w maju 1964 r. W pierwszym okresie przewodniczył mu Bohdan Litwiński. Nawiązano współpracę z innymi klubami na terenie kraju, a szczególnie sąsiadującymi z nami. Nasi członkowie byli inicjatorami i organizatorami wielu imprez i zawodów lotniczych. Wiele uwagi w swej działalności przywiązujemy do popularyzowania lotnictwa, szczególnie wśród młodzieży.

Klub zrzesza 48 seniorów lotnictwa, w tym połowa — to piloci wojskowi, przede wszystkim weterani minionej wojny. Staramy się, aby klub nasz był znany w naszym regionie. Co pewien czas ukazują się informacje na ten temat w prasie, radiu i telewizji. Na pożegnanie każdego roku organizujemy spotkanie, na którym słuchamy wspomnień kolegów. Wydajemy kalendarze lotnicze. Do tej pory ukazały się za lata 1973, 1974, 1975, następny ukaże się dopiero w 1979 r.

Co robimy ponadto? Wygłaszamy prelekcje w zakładach pracy i szkołach. Postanowiliśmy ożywić modelarnie lotnicze. Każdy z naszych członków będzie miał pod opieką jedną z modelarni. Oczywiście skierujemy do tej pracy tylko tych, którzy kiedyś budowali modele. Od 8 lat prowadzimy rejestr grobów lotniczych. W Dniu Zmarłych składamy na wszystkich grobach lotników wieńce i zapalamy znicze. Pod naszą stałą opieką są obecnie 32 groby lotników na terenie Katowic i okolic, Rybnika, Siemianowic, Sosnowca, Dąbrowy Górniczej, Imielina, Cieszyna, Bielska-Białej i Wisły. Organizujemy także wieczory trzech pokoleń. Utrzymujemy bardzo miłą współpracę z krakowskim i łódzkim klubem seniorów lotnictwa. Organizujemy wycieczki, spotkania, odczyty, projekcje filmów.

Członkami naszego klubu są m.in. tacy seniorzy jak Michał Scipio del Campo, Jan Biały, Jan Kalfas, Antoni Pawliczek.

Zdzisław SKROBISZ
szef techniczny AŚl

Od 1946 r. do 31 lipca 1970 r. — w personelu technicznym wojsk lotniczych. Od 1 sierpnia 1971 r. przez krótki czas zatrudniony w Aeroklubie Pomorskim. Jeszcze w tym samym roku rozpoczął pracę jako szef techniczny AŚl.

Mamy sporo trudności z personelem technicznym. Liczebnie personel ten w naszym klubie zmniejsza się, a pracy ciągle przybywa. Mamy po prostu coraz doskonalszy sprzęt (szybowcowy i samolotowy), przy którym praca wymaga od personelu technicznego dużej wiedzy i doświadczenia. Ponadto nowoczesny sprzęt (np. „Wilga" czy An-2) wymaga większej niż dawniej (np. CSS-13) pracochłonności.

Wiele zmieniło się w aeroklubie. Polepszyły się warunki socjalno-bytowe. Zmodernizowaliśmy zaplecze dla mechaników obsługujących samoloty i szybowce. Mimo niewielkiego personelu wykonujemy wszelkie czynności techniczne związane z obsługą eksploatacyjną i międzynaprawczą na wszystkich szybowcach i samolotach. Mamy bowiem wystarczające zaplecze techniczne.

Istnieje pilna potrzeba dopływu młodych kadr technicznych. Dlatego nasz dział będzie czynił starania w tym kierunku i przyuczał do zawodu mechanika lotniczego. Ponadto chcemy powiększyć zaplecze techniczne i dostosować je do obecnych potrzeb sprzętu.

Aktualnie jest nas sześciu. Mamy 24 szybowce i samoloty. Na wyróżnienie zasługują: Józef Baniowski (mechanik szybowcowy), Augustyn Bartoszek (mechanik osprzętu i urządzeń radiowych), Henryk Długosz (technik lotniczy), Hieronim Eljaszuk (mechanik lotniczy).

Fragment hangaru klubowego na lotnisku Muchowiec w okresie uroczystości jubileuszowych.

Samolot An-2 (SP-ANS) użytkowany przez Aeroklub Śląski (przed przemalowaniem).
Zdjęcia: B. Koszewski i TM

Prezesi AŚl (1945—1977): Zygmunt Tomaszewski, Mieczysław Rybak, Stanisław Michniewski, Edward Makula, Sławomir Kwiatkowski, Edmund Wiliński (od 1976 r.).

Kierownicy AŚl (1948—1977): Władysław Wojnar, Edmund Wiliński, Zygmunt Buczek, Stanisław Słabik, Zygmunt Michrowski, Albert Rybak, Zdzisław Konik, Józef Przybylski, Zygmunt Dubicki, Wacław Kozielski, Adam Zemanek (od 1974 r.).

Szefowie Wyszkolenia AŚl (1947—1977): Rudolf Marcak, Zdzisław Konik, Zygmunt Zając, Albert Rybak, Zbigniew Wróblewski, Wacław Kozielski, Stanisław Bryzgalski, Stefan Słomiany, Leon Bodnar, Jan Filus (od 1973 r.).

Szefowie techniczni AŚl (1946—1977): Edward Sopora, Zdzisław Michalik, Paweł Pisarek, Janusz Michor, Andrzej Błasik, Mieczysław Patoła, Henryk Długosz, Zdzisław Skrobisz (od 1971 r.).

z lotu po świecie

■ Nowy rekord ustanowiła załoga samolotu Boeing 747 SP linii Pan American w locie dookoła świata, pokonując trasę od San Francisco ponad dwoma biegunami w ciągu 54 godz 7 min 12 s. Poprzedni rekord należał do Boeinga 707 w wersji towarowej towarzystwa TWA i wynosił 62 godz. 27 min 35 s.

■ Dawno zapomniany w sporcie spadochronowym balon na uwięzi znów, wydaje się, wraca do łask. Ostatnio Francuzi studiują możliwość wykorzystania balonu na uwięzi do prowadzenia szkolenia spadochroniarzy. Za balonem przemawiają niskie w porównaniu z samolotem koszty eksploatacji, co przy obecnych trudnościach paliwowych na całym nieomal świecie ma poważne znaczenie. Zdaniem specjalistów, koszt szkolenia skoczków przy użyciu balonu jest o 50—75% mniejszy od kosztów dotychczas stosowanej metody prowadzonej przy pomocy samolotów lub śmigłowców. Podczas doświadczeń uzyskano zadowalający wynik: wykonano 150 skoków z kosza balonu w ciągu 2 godz. 30 min.

■ W ciągu najbliższych 15 miesięcy w USA ma być przygotowany projekt naddźwiękowego samolotu pasażerskiego. Wytwórnia Lockheed zapowiada opracowanie samolotu hyper-naddźwiękowego, przeznaczonego do transportu 200 pasażerów na odległość średnio około 9 000 km z prędkością podróżną 6 400 km/h.

■ Bardzo interesujące zestawienie porównawcze dwóch samolotów naddźwiękowych Tu-144 i „Concorde" zamieściła fachowa prasa francuska. Oto dane techniczne seryjnych maszyn: (w nawiasach „Concorde") rozpiętość — 28,8 m (25,56 m), długość — 65,7 m (62,10 m), wysokość — 12,85 m (12,19 m), powierzchnia — 438 m² (358,25 m²), ciąg silników — 4×15 t (4×14,75 t) z dopalaniem 4×20 t (4×17,26 t), masa własna — 85 t (79,3 t), masa przy starcie — 180 t (186 t), liczba pasażerów — 130—140 (100—128), prędkość podróżna — 2 300 km/h (2180 km/h), prędkość lądowania — 280 km/h (360 km/h), zasięg — 6 500 km (6 500 km).

■ W Madrycie, w dniach 8—11 listopada br., odbyła się 33 konferencja generalna IATA. W obradach uczestniczyło ponad 300 przedstawicieli reprezentujących 110 towarzystw lotniczych.

■ Nowy samolot sportowy, akrobacyjny „Orzeł", pojawił się w USA. Mały zgrabny dwupłatowiec produkowany jest przez Christen Industries. Podstawowe dane: rozpiętość skrzydeł — 5,4 m, silnik o mocy 147 kW (200 KM), masa przy starcie około 500 kg, prędkość przelotowa — 266 km/h, prędkość wznoszenia 11 m/s, zasięg — 622 km. Niewykluczone, że „Orzeł" może stać się następcą bardzo popularnego dotąd akrobacyjnego samolotu Pittsa.

■ Z Austrii nadeszła smutna wiadomość. Harro Woedl, były szybowcowy mistrz świata w roku 1968 w klasie otwartej, zginął 5 października podczas katastrofy dwumiejscowego szybowca.

■ W RFN (19—25 września) w miejscowości Schwangau odbyły się mistrzostwa Europy pilotów lotni. Imprezie patronował aeroklub RFN. Udział w zawodach wzięło 80 pilotów z 10 krajów europejskich, USA i Australii. Starty odbywały się ze wzniesienia tuż obok stacji kolejki górskiej, co ułatwiało transport zawodników i sprawne przeprowadzenie imprezy. Dla ułatwienia rozbiegu zbudowano na szczycie zbocza drewniany pomost. Łącznie wykonano 700 lotów, nie odnotowując najmniejszego nawet wypadku. Zdaniem komentatorów prasy fachowej RFN, było to możliwe dzięki bardzo starannej kontroli zgłoszonego sprzętu, prowadzonej przez komisję techniczno-sportową przed rozpoczęciem zawodów. Mistrzostwa rozegrano w trzech klasach. W pierwszej zwyciężył Austriak H. Doerler, w drugiej W. Guggenmos z RFN, a w trzeciej Szwajcar H. Gygax.

■ Amerykańska wytwórnia lekkich samolotów Piper sprzedała w roku bieżącym 4 500 samolotów. Przedstawiciele handlowi znanych zakładów zapowiadają jeszcze bardziej zwiększone zakupy w roku przyszłym. Zapowiedzią są dokonane już obecnie zamówienia na 900 maszyn treningowych typu „Tomahawk" i szeroka oferta unowocześnionych samolotów, wśród których godny uwagi jest dyspozycyjny „Cheyenne-III" z dwoma silnikami turbośmigłowymi po 500 kW (680 KM), które umożliwiają lot na wysokości 10 000 m z prędkością 557 km/h. Charakterystyczną cechą samolotów roku 1978 wytwórni Piper jest układ statecznikow w kształcie litery „T".

■ Najmłodszym pilotem szybowcowym w RFN jest 13-letni Christian Juelich z Bonn. Uzyskał on specjalne zezwolenie na szkolenie lotnicze i ma już za sobą loty samodzielne na „Blaniku".

■ 1 października dokonano w Szwecji uroczystego otwarcia nowego portu lotniczego Goeteborg—Landvetter. W dwa dni później port został włączony do ruchu. Nowy port ma dwie równoległe drogi startowe, z których jedna o długości 3 300 m jest czynna, a druga o długości 2 800 m znajduje się jeszcze w budowie. Port ma na razie odprawiać 2 mln pasażerów rocznie, a w latach 80-tych 4 mln pasażerów i 110 t towarów.

■ Amerykanie zamierzają zorganizować w roku 1979, konkurencyjną dla Le Bourget, światową wystawę lotniczą i kosmiczną. Pierwsze, niepełne informacje wskazują, że miejscem wystawy mógłby być Stewart Airport (Nowy Jork). Wystawę organizowano by co dwa lata. Termin: 14—23 września, a zatem w 3 miesiące po Salonie Paryskim. Czy informacja ta zostanie potwierdzona oficjalnie — na razie nie wiadomo.

■ Za prasą zachodnią podajemy informację (anonsowaną już przez naszego wysłannika na tegoroczny Salon Lotniczy i Astronautyczny w Le Bourget), o decyzji amerykańskiej NASA. Otóż zdaniem specjalistów z tego wielkiego ośrodka naukowo-badawczego, polsko-radziecki samolot rolniczy M-15 „Belfegor" ma szereg niezwykłych rozwiązań i charakteryzuje się doskonałymi właściwościami agrotechnicznymi i pilotażowymi. W związku z tym NASA zleciła wykonanie wiernej kopii samolotu M-15, który poddany zostanie próbom w ośrodku badawczym im. Langleya w Wirginii.

■ Z RFN donoszą o ustanowieniu krajowego rekordu prędkości 189,654 km/h przez model zdalnie kierowany, wyposażony w silnik elektryczny. Konstruktorem modelu jest Fritz Geist z Wetzlar. Wynik niezwykły, zważywszy iż model miał rozpiętość 1 180 mm i masę całkowitą 2,2 kg. Do napędu zastosowano specjalnie przygotowany silnik o mocy 900 W przy 19 000 obr/min. Źródłem zasilania były baterie (32 sztuki po 1,2 V i 1,2 Ah).

■ W listopadzie znana lotniczka radziecka, zasłużony mistrz sportu ZSRR, inżynier-pilot Świetlana Sawickaja ustanowiła nowy rekord świata. Lecąc po trasie 500 km w obwodzie zamkniętym, osiągnęła prędkość 2450,4 km/h. Leciała na samolocie odrzutowym E-133. Poprzedni światowy rekord ustanowiony przez kobietę na tej samej trasie wynosił 2082 km/h. Dokumentacja rekordowego lotu przesłana została do FAI w celu oficjalnego zatwierdzenia. Jak podaje dziennik „Izwiestia", lotniczka oraz zespół pilotów, techników i innych specjalistów, którzy przygotowywali i realizowali program rekordowego lotu, poświęcili swój wysiłek dla uczczenia 60 rocznicy Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej.

■ Port lotniczy w Mosamedisz (Angola) otrzymał imię kosmonauty Jurija Gagarina. W uroczystości zorganizowanej z tej okazji udział wziął prezydent Angoli A. Neto i delegacja radziecka z kosmonautą A. Filipczenką na czele.

SYLWETKA TYGODNIA

FELICJAN KAWALA

Jeden z najpopularniejszych pilotów województwa katowickiego. Od blisko dwudziestu lat instruktor zawodowy, a następnie społeczny Aeroklubu Śląskiego. Aktualnie pilot dyspozycyjny Instytutu Systemów Sterowania w Katowicach.

Zaczął latać w Rzeszowie mając lat szesnaście (obecnie ma 40). Z kolei ukończył kurs instruktorów samolotowych w Centrum Wyszkolenia Lotniczego we Wrocławiu. Następnie pracował zawodowo jako instruktor w Aeroklubie Podkarpackim w Krośnie. Latał także na szybowcach. Najbardziej jednak interesowała go akrobacja samolotowa. Zaczął intensywnie trenować. Brał udział prawie we wszystkich mistrzostwach Polski w akrobacji samolotowej. Zdobywał na nich czołowe lokaty. W 1974 r. został mistrzem Polski.

Brał także udział w mistrzostwach Polski samolotowych zespołów akrobacyjnych. W 1965 r. zespół śląski składający się z Bogusława Januszewskiego, Felicjana Kawali i Edmunda Mikolajczyka uzyskał zaszczytne pierwsze miejsce. Dwa lata później zespół śląski w składzie Bogusław Januszewski, Felicjan Kawala i Wacław Kozielski uplasował się na miejscu drugim. Zdobył także 1 miejsce w ogólnopolskich zawodach w akrobacji samolotowej w Gliwicach.

Czterokrotnie uczestniczył w zawodach międzynarodowych w akrobacji samolotowej i trzykrotnie w mistrzostwach świata w akrobacji samolotowej. W Anglii, na przykład, w wyniku eliminacji startował w ścisłym finale mistrzostw świata. W Magdeburgu — zdobył medal srebrny.

Od 1958 r. przez wiele lat był członkiem samolotowej kadry narodowej. Uczestniczył ponad dwudziestokrotnie w zawodach samolotowych. Ma najwyższe uprawnienia instruktorskie. W powietrzu, za sterem samolotu, latał 4541 godzin.

(m)

kosmonautyka

W listopadzie br., jak wynika z zapowiedzi NASA, odbyć się miały w ZSRR i USA trzy spotkania specjalistów radzieckich i amerykańskich, poświęcone omówieniu wspólnego programu badań kosmicznych w latach 80-tych. Chodzi między innymi o przeprowadzenie doświadczeń przy użyciu radzieckiej stacji kosmicznej „Salut" i amerykańskiego transportowca kosmicznego „Space Shuttle". Spotkanie moskiewskie specjalistów obu krajów, zapowiedziane na 14—17 listopada, uznane może być jako nowy etap w historii współpracy naukowej i technicznej dwóch potęg kosmicznych.

Z USA donoszą o pomyślnym, już piątym, locie doświadczalnym „Space Shuttle". Lot przeprowadzono 26 października w ośrodku im. Edwardsa w Kalifornii. Statek transportowy leciał tym razem bez osłon aerodynamicznych w części silnikowej. Lot trwał 2 min 1 s po odłączeniu się od samolotu B-747 na wysokości 5 500 m. Prędkość lądowania wynosiła 330 km/h.

28 października na orbitę okołoziemską wprowadzony został nowy radziecki satelita telekomunikacyjny „Mołnia-3".

Załoga radzieckiego statku kosmicznego „Sojuz-25" przebywała w dniach 10—11 października na orbicie okołoziemskiej łącznie 48 godz. 46 min. Jak wynika z ogłoszonego komunikatu, załoga nie przeprowadziła zamierzonego połączenia ze stacją kosmiczną „Salut-6". Nie wszystkie przedsięwzięcia w przestrzeni kosmicznej zostają uwieńczone pełnym powodzeniem, ale największym sukcesem był sprawny, bezbłędnie wykonany manewr powrotu na Ziemię zapewniający bezpieczeństwo kosmonautom. Za wykazaną odwagę W. Kowalonok i W. Riumin odznaczeni zostali Orderami Lenina.

Przyznajmy się: jesteśmy już tak bardzo przyzwyczajeni do odbioru wiadomości płynących z Kosmosu, iż wydaje się nam, że nie tylko lot satelitarny, ale odszukanie i połączenie się ze stacją kosmiczną jest równie łatwe jak... lot szybowcem z Warszawy do Szczecina. Niestety, przypuszczenia takie są najzupełniej błędne. Kosmonautyka nie jest sportem, a o tym jak trudna jest wyprawa na pokład stacji kosmicznej mówi kosmonauta, płk A. Gubariew: „Kosmonauci przygotowują się do manewru ze stacją kosmiczną podczas wieluset ćwiczeń naziemnych w symulatorze. Jeśli chodzi o specyfikę tego rodzaju manewru, można go poglądowo porównać do zasilania samolotu w paliwo podczas lotu. W symulatorze prowadzone są zajęcia w różnych warunkach, nawet wówczas gdy stacja obraca się wokół swej osi, to znaczy gdy niesprawny jest system orientacji obu statków. No, ale — wyjaśnia A. Gubariew — co innego jest zbliżenie prowadzone w symulatorze, a co innego w Kosmosie. Podczas ćwiczeń wiadomo, że jeśli popełniony zostanie błąd i mechanizm łącza nie zadziała, można całą operację powtórzyć jeszcze raz. W Kosmosie natomiast powtórka może się nie udać. Dlatego też manewr musi być przeprowadzony niezawodnie za pierwszym razem. Trzeba tylko dodać, że podczas tego rodzaju manewru, dokonywanego wkrótce po wejściu statku na orbitę okołoziemską, załodze poważnie przeszkadza stan nieważkości. Wszystko to świadczy o trudności przedsięwzięcia".

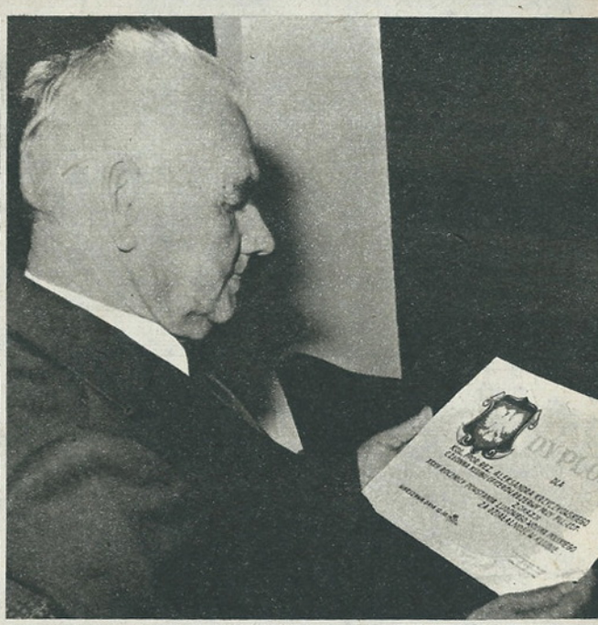
Wypowiedź kosmonauty Gubariewa, który doskonale zna zagadnienie z własnych doświadczeń, opublikował miesięcznik „Awiacja i Kosmonawtika" w numerze listopadowym br. Kosmonauta bardzo szczegółowo omówił specyfikę przygotowań, prowadzenia manewru zbliżenia i połączenia ze stacją kosmiczną „Salut".

Amerykańskie czasopismo „Aviation Week" podaje, że NASA nie uzyskała w roku 1978 niezbędnych funduszy na zamierzone doświadczenie biomedyczne. Planowano bowiem wysłanie na orbitę okołoziemską małpy umieszczonej w odpowiednim pojemniku satelity. Obiekt ten miał być przetransportowany przy użyciu „Space Shuttle" i następnie sprowadzony tą samą drogą na Ziemię.

P. E.

LOT nowiny

Nr 188
grudzień
1977



Trzydzieści lat to niby niedużo, ale w tak dynamicznym przedsiębiorstwie jak linia lotnicza to ładny kawał historii ludzi i maszyn. Kiedy w biurze LOTU w Kopenhadze spotkało się grono osób, by uczcić okrągłą rocznicę — **Helge Skjoldager**, szef regionu służby lotniskowej SAS, pamiętał dokładnie nie tylko dzień ale i typ samolotu.

Było to dokładnie 12 listopada 1947 r. i oznaczało ważną datę w historii stosunków polsko-duńskich. LOT stał się bowiem pierwszą linią lotniczą łączącą Kopenhagę z krajem socjalistycznym. Pomyślana początkowo jako eksperyment, przemieniła się szybko w obustronnie korzystną współpracę. W pierwszym roku eksploatacji przewieziono dokładnie jeden tysiąc pasażerów, by po 30 latach umożliwić przelot ponad 400 tysiącom pasażerów. Osiągnięto więc średnio 10% wzrostu ruchu w ciągu roku. Dodajmy, że umowa poolowa między LOTEM i SASEM została podpisana 14 czerwca 1958 roku.

Duży nacisk położony zostanie na większy rozwój turystyki lotniczej. Poprawa naszej bazy hotelowej powinna tutaj odegrać ważną rolę. Na terenie całej Skandynawii przeprowadzono ostatnio szeroką akcję programowo-informacyjną, w której obok SAS brały udział biura podróży i linie lotnicze 6 krajów. Prognozy przewidują, że w latach 1980—81 przewiezionych zostanie prawie 45 tys. pasażerów liniami LOTU i SAS do i z Kopenhagi. Na spotkaniu z dziennikarzami na lotnisku Okęcie wiceminister komunikacji dr **R. Pietraszek** (na zdjęciu w momencie udzielania wywiadu dla Polskiego Radia) oraz dyrektor handlowy PLL LOT mgr **Z. Dąbkowski** mówili także o możliwościach przedłużenia linii Warszawa — Kopenhaga do Oslo.

30 LAT KOPENHAGA — WARSZAWA

ZAWSZE NIEZBĘDNI

Działalność tego zacnego grona ludzi wykracza daleko poza teren Okęcia. Aktyw Klubu Oficerów Rezerwy oraz koła Ligi Obrony Kraju skupia bowiem w LOCIE wypróbowane i oddane grono działaczy. To właśnie oni decydują o tym, że klub pracuje dobrze i że głośno o nim nawet na ogólnopolskich łamach.

Tradycyjne już spotkanie z okazji 34 rocznicy ludowego Wojska Polskiego miało tego roku szczególnie miły charakter. Wprawdzie prezes koła Feliks Sikorski wyjechał na czele wycieczki ZBoWiD do Lenino, ale pozostali członkowie zarządu zadbali, by wszystko odbyło się jak należy. Po zagajeniu wręczono najpierw nominacje na wyższe stopnie oficerów rezerwy. Awansowali koledzy: D. Głowacki, R. Borejko, F. Czapracki, zaś F. Biedulski (na zdjęciu obok) odznaczony został srebrnym medalem „Za Zasługi dla Obronności Kraju". Wręczono również odznaki „Zasłużony Działacz LOK". Złotą otrzymał W. Kusio; srebrne: J. Windych, J. Krasuski, J. Zwierzyński, I. Turski; brązowe: J. Janowski, E. Kowalik, M. Kalbarczyk, M. Wysoczański, J. Milewski, H. Szymalak, P. Chałabuda, M. Ploch i J. Kowalczyk. Były również dyplomy, które m.in. otrzymał widoczny na naszym zdjęciu u góry A. Krzyczkowski.

Nie obeszło się również bez wspomnień, do czego asumpt dały wyświetlone filmy dokumentalne z czasów walk z okupantem. Atmosfera tego wieczaru była niezwykle serdeczna i sympatyczna i nie jest jej w stanie oddać krótka notka sprawozdawcza.

K jak KATOWICE

To były ostatnie błyski letnio-jesiennego słońca w Katowicach. W południe temperatura dochodziła do 20°C. W ten sposób natura wynagrodziła nam chciała nieobecność szefa katowickiego oddziału mgra CZESŁAWA PAWLUSA.

W porcie wita nas jego zastępca do spraw technicznych STEFAN SIDOR. Z autentycznym zapałem podkreśla wyjątkowe wręcz zgranie personelu obsługi lotniska. „To naprawdę wspaniała załoga, zdrowy kolektyw, z którym można zrobić wszystko". Zapisuję dokładnie słowa szefa. Oto oni — 6 mechaników, 4 kierowców, 6 dyżurnych i 8 ładowaczy. Wielokrotnie otrzymali pochwały, a w czasie trudnych dni z mgłą nie było ze strony pasażerów ani jednej skargi.

Wygodnym autokarem jedziemy do Katowic. Tutaj w samym środku miasta, dosłownie naprzeciwko efektownego Spodka — mieści się biuro LOTU. Trwają prace remontowe, w wyniku których przybędzie nie tylko nieco powierzchni dla podróżnych, ale i pracujących kasjerek. U Bernadety Danielak, kalkulatora taryf, dwóch klientów proszących o bilet do Sapporo. Tu ruch jest zawsze i podróżni proszą o bilety dalej niż daleko. Nie zdziwiła mnie przeto informacja, że nie tak dawno złożyli w biurze wizyty przedstawiciele japońskich, australijskich i kolumbijskich linii lotniczych! Wszyscy przylecieli wprawdzie z niedalekiego Wiednia, ale widać dobrze wiedzą, gdzie szukać potencjalnych pasażerów...

Mówi nam o tym mgr MARIA BORYCZKO, zastępca kierownika oddziału do spraw handlowych. Ale tak naprawdę to rozpoczęła swoją kwestię od postawienia przed nami proporca przechodniego PLL LOT. Zdobyli go już dwukrotnie w latach 1975 i 1976.

Ruch jest spory: 3 samoloty dziennie do Warszawy oraz 3 razy w tygodniu loty do Gdańska i Koszalina (oczywiście teraz — jesienią). Do końca października przewieziono 51 034 pasażerów.

Osobne zagadnienie to loty nad niecką węglową: skorzystało z nich 9 440 osób. Do najlepszych partnerów zaliczają się Huta Katowice, kopalnia Gen. Zawadzki, Huta Baildon i Kościuszko oraz wszelkie szkoły z uniwersytetem na czele. Trzymam w ręku pismo dyrektora Instytutu Geografii z podziękowaniami i gratulacjami za sprawne zorganizowanie wyprawy dydaktycznej dla studentów. Temat był następujący: „Teledetekcja środowiska przyrodniczego"!

Dużą rolę odgrywa biuro sprzedaży LOTU w Gliwicach, którego obroty roczne przekraczają wyniki Koszalina, Słupska i Zielonej Góry razem wziętych. Biuro już dzisiaj jest za małe, cierpi na brak odpowiedniego zaplecza. Trudny problem — to uruchomienie autobusu łączącego Gliwice z portem lotniczym. Od 1976 r. obowiązuje umowa podpisana przez kopalnię „Manifest Lipcowy" i LOT, a przedmiotem której jest zapewnienie przewozu górników na wczasy rekreacyjno-szkoleniowe w Domu Wczasowym „Antracyt" w Gdyni. Dużym sukcesem oddziału były loty nocne do Burgas, Konstancy i Warny. W wyniku dobrej współpracy z Ministerstwem Górnictwa przewieziono ogółem 5800 górników, wykonując 65 rejsów z lotniska Pyrzowice. To tyleż nocy oraz 30 niedziel i świąt. W 1976 r. wykonano — obok rejsów rozkładowych — 202 loty dodatkowe przewożąc 4737 pasażerów!

W takiej sytuacji wypada nam tylko serdecznie życzyć, by proporzec przechodni został na zawsze w Katowicach!

MARIAN NOWICKI

JUŻ WRÓCILI

W październiku 1976 roku pisaliśmy o nich na łamach „LOT Nowin". Wtedy żyliśmy jeszcze wspomnieniami poolimpijskimi i oczywiście — otwarciem linii do Montrealu. Krótka notka ze zdjęciem z warszawskiej ulicy donosiła, że trzech młodych ludzi jest już w Istambule. Dzisiaj J. Chmiel, A. Mokrzycki i W. Wolak zameldowali się już w kraju. Po przejechaniu 37 tysięcy kilometrów, 17 tysięcy mil morskich i odwiedzeniu 26 krajów — powrócili po 14 miesiącach do rodzinnego Krakowa. Dzielą się swoimi wrażeniami i spostrzeżeniami na łamach polskiej prasy i wkrótce mają wystąpić w Klubie Sześciu Kontynentów w gościnie u red. Badowskiego.

W czasie wizyty, jaką złożyli w Dyrekcji PLL LOT, młodzi podróżnicy dziękowali za okazywaną im pomoc ze strony naszych placówek w różnych punktach świata. Specjalna wręcz misja spadła na biuro LOTU w Nowym Jorku, przy pomocy którego ściągano z Bielska elementy łożyskowania kół przednich. Polski samolot przywiózł je za Atlantyk. Tutaj — czekając na wizę meksykańską — nasi wędrowcy odbyli wiele spotkań z Polonią. Wszędzie budzili powszechne zainteresowanie i spotykali się z wyjątkowo serdecznym przyjęciem wśród środowisk polonijnych. Również tamtejsza prasa i środki masowego przekazu poświęciły wiele miejsca wyprawie krakowian. Wielokrotnie przedstawiano ich w dziennikach radiowych i telewizyjnych.

Na naszym pierwszym zdjęciu, zrobionym w Chicago, widzimy trójkę podróżników i dwa małe Fiaty dosłownie w przeddzień wyjazdu do Meksyku. Ameryka Południowa to specjalny rozdział w tej interesującej eskapadzie. Przywieźli stamtąd wiele przepięknych i kolorowych zdjęć i żałujemy, że nie jesteśmy w stanie ich tutaj pokazać. Ograniczamy się przeto do portretu małego Fiata na tle wielkiej góry w dalekim Hondurasie. Dodajmy jeszcze, że w Ameryce Środkowej nasze maluchy poruszały się żwawo po szosach i wertepach Gwatemali, Hondurasu, Kostaryki i Panamy. Tutaj nastąpiło pożegnanie z lądem, nasi podróżnicy weszli w bliższy kontakt z marynarzami i na pokładzie M/S „Czacki" powrócili do Gdyni.

Nie będziemy oczywiście podsumowywać tutaj wszystkich aspektów tej interesującej podróży. Z satysfakcją natomiast odnotujemy fakt, że była to autentyczna, dobra prezentacja naszego przemysłu samochodowego jak i rozmaitych problemów współczesnej Polski. W licznych spotkaniach, dyskusjach i zwykłych ulicznych rozmowach ludzie z kilku kontynentów poszerzali swą wiedzę o kraju nad Wisłą i Bałtykiem.

JAK NAS WIDZĄ

Nasilenie fali terroryzmu powietrznego wywołało reakcje na całym świecie. Jedni zastanawiają się jak uchronić i zapewnić bezpieczeństwo ruchu w komunikacji lotniczej, inni próbują znaleźć konstrukcje prawnicze usprawiedliwiające poczynania porywaczy. Ale najważniejsza jest oczywiście profilaktyka i konkretne działania. Redakcja tygodnika „Kulisy" (nr. 44) przeprowadziła ciekawą rozmowę z inż. Janem Zwierzyńskim, zastępcą dyrektora LOTU do spraw eksploatacyjnych. Ponieważ padło tam wiele ciekawych informacji, sądzimy, że powinny one zainteresować także i naszych czytelników.

Na pytanie red. Piotrowskiego: **„czyżby zmalała czujność służb bezpieczeństwa, odpowiedzialnych za bezpieczeństwo pasażerów w międzynarodowym ruchu lotniczym?" — dyr. Zwierzyński odpowiada: „Są lotniska, na których poziom zabezpieczeń** jest tak wysoki, że ewentualny porywacz nie ma żadnych szans przedostania się z bronią na pokład — i są inne, gdzie praktycznie kontrola nie istnieje. Jednym z lotnisk o słabszej ochronie jest lotnisko na Majorce. Słabsza kontrola na niektórych lotniskach wynika z tego, że dotychczas nie zanotowano na nich żadnych prób porwania. Jest to kwestia braku wyobraźni u pracowników odpowiedzialnych za bezpieczeństwo na tym terenie. Dopóki nic się nie dzieje na własnym lotnisku, trudno sobie wyobrazić, że któregoś dnia i tutaj może zdarzyć się coś, o czym dotychczas czytało się tylko w gazetach.

Zapytany o formy zabezpieczania lotnisk, dyr. Zwierzyński mówi: „Odpowiednia aparatura wykrywa na przykład każdą, najmniejszą nawet ilość metalu, jaką podróżny ma przy sobie lub w swoim bagażu podręcznym. Nie pozwala się na zabieranie noży, nożyczek itp. Zabiera się również do depozytu butelki, które mogą zawierać niebezpieczne ciecze lub po prostu być użyte jako niebezpieczne narzędzia. Z kolei inna aparatura prześwietla przy pomocy promieni rentgena wszystkie bagaże pasażerów, które mają być przewiezione w lukach bagażowych samolotu. Aparatura ta nawet bez otwierania walizki może wykryć znajdującą się w niej broń lub bombę. Jednym ze stosowanych zabezpieczeń jest również praktyka, że nie dopuszcza się do przewozu bagażu, jeśli jego właściciel nie zgłosił się przed odlotem samolotu. Uniemożliwia to ewentualne wypadki szantażu. Oprócz tego na niektórych liniach w każdym samolocie znajdują się pracownicy służby bezpieczeństwa, którzy czuwają nad bezpieczeństwem pasażerów... O wysokim poziomie bezpieczeństwa na pokładzie samolotów LOTU świadczy choćby nieudana próba uprowadzenia samolotu przed dwoma tygodniami. Dziś można już stwierdzić, że porywacz nie miał w tym wypadku żadnych szans".

J.M.M.

LOT NOWINY. Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Warszawa, ul. 17 Stycznia 39, pok. 55, tel. 46-24-58. Redaktor: Juliusz Pęgiel. Zdjęcia w numerze: J. Czerniak, M. Kobrzyński, LOT-Archiwum.

W ZASIĘGU SKRZYDEŁ

NAWIGATOR SPORTOWY

Nawigatorem w lotnictwie sportowym może być każdy. Wystarczy tylko, aby wystartował razem z pilotem w zawodach. Wobec tego, że o nawigatora w zawodach sportowych jest czasami bardzo trudno, rolę tę spełnić może także osoba, która nie ma nic wspólnego z lotnictwem. Regulaminy zawodów samolotowych precyzują dokładnie kwalifikacje, jakim powinien odpowiadać pilot, mający startować w imprezie określonej rangi. Nawigatorowi sportowemu nie stawia się żadnych wymagań. Jest sprawą pilota (czasami jeszcze sekcji samolotowej aeroklubu regionalnego) z kim wystartuje on w zawodach. Świadczy to o zaufaniu do pilota. To dobrze. Ale wiadomo, że pilot startujący z przypadkowym nawigatorem nie ma większych szans w zawodach, w których startują doświadczone i zgrane załogi.

Aby nie być gołosłownym, posłużę się własnym przykładem. Kilka lat temu startowałem w ciekawych zawodach regionalnych. W macierzystym aeroklubie nie mogłem doprosić się nikogo, kto by zechciał wystartować ze mną. Faktem jest, że możliwość startu w tych zawodach wynikła w ostatniej chwili, a piloci sportowi normalnie pracują lub uczą się. Na szczęście „wyratował" mnie redaktor graficzny „Skrzydlatej", który po prostu chciał zobaczyć na czym polega latanie w zawodach samolotowych. Tak więc stworzyliśmy „załogę" — wielce sympatyczną; ale nie bardzo mogliśmy konkurować z załogami, w których obok pilota siedział przynajmniej inny pilot, obeznany z powietrzem i wiedzący o co chodzi.

Byłoby ciekawe skąd się wzięło słowo nawigator w lotnictwie sportowym i kiedy nabrało dzisiejszego znaczenia. Prawdopodobnie wywodzi się ono z lotnictwa wojskowego. Tematem tego felietonu nie jest jednak dociekanie etymologii tego wyrazu. Obecnie słowo nawigator w lotnictwie sportowym oznacza zupełnie kogoś innego niż w lotnictwie wojskowym i komunikacyjnym. Jest to osoba towarzysząca pilotowi w zawodach samolotowych rajdowo-nawigacyjnych. Obaj stanowią załogę i obaj są zawodnikami. Zadaniem tzw. nawigatora jest pomoc pilotowi w rozpoznaniu lotniczym, w wykreślaniu tras i kursów oraz dokonywaniu obliczeń nawigacyjnych w powietrzu, pomoc w kontrolowaniu regularności przelotu, czuwanie nad prawidłowością czynności wykonywanych przez pilota na zawodniczej trasie...

Już tylko z tych najważniejszych czynności nawigatora wynika, że może zależeć od niego bardzo wiele, że sukces załogi może być w znacznym stopniu (uważam, że w jednej trzeciej całości) udziałem także nawigatora.

Jeśli więc chcemy mieć sukcesy w lataniu rajdowo-nawigacyjnym, powinniśmy dbać o to, by mieć dobre, zgrane załogi w składzie pilot i nawigator. Tymczasem nawigatorzy potrzebni są tylko w zawodach krajowych i traktuje się ich po macoszemu. Pilot, który przecież przy pomocy nawigatora zdobywa czołowe miejsce w mistrzostwach Polski, kwalifikuje się do kadry narodowej i ma z tego powodu nie tylko osobistą satysfakcję ale także dodatek kadrowy, gwarancję udziału w zgrupowaniach kondycyjnych i treningowych, możliwość startu w zawodach za granicą. Nawigator nie ma nic z tego. Jeśli wysyłamy na zawody za granicę załogę, to leci ona w składzie... dwóch czołowych pilotów. Nawet nawigator mistrza Polski nie jest brany pod uwagę i zostaje w domu.

Nie ulega więc wątpliwości, także dla wielu pilotów i oczywiście dla wszystkich nawigatorów, że tym ostatnim należy się jakaś gratyfikacja, np. w postaci możliwości awansu czołowych załóg (w pełnym składzie) do kadry narodowej i możliwość wspólnego startu w zawodach zagranicznych. Obecne traktowanie czołowych nawigatorów jest dla nich co najmniej krzywdzące.

Oczywiście należy zastanowić się co do ilości załóg, kwalifikowanych np. do kadry narodowej. Wydaje się, że należy się to co najmniej trzem najlepszym załogom mistrzostw Polski. Pozostali nawigatorzy niech mają potencjalną szansę znalezienia się w tej zaszczytnej trójce.

Dotychczasowy „system" latania pilotów z nawigatorami w zawodach rajdowo-nawigacyjnych ma tę zaletę, że uczy młodszych i mniej zaawansowanych pilotów tajników latania zawodniczego. Nawigatorami są bowiem na ogół właśnie młodsi i mniej zaawansowani piloci samolotowi. To jest oczywiście bardzo ważne. Młody jeśli tylko okrzepnie, sam jednak chce wystartować w zawodach jako pilot. I wtedy rozlatuje się najlepsza załoga. Nie zaniedbując tego naturalnego procesu doskonalenia młodych, powinno się jednak sprzyjać także tworzeniu stałych — na długie lata — rozumiejących się w mgnieniu oka załóg, których wspólny wysiłek należy jednakowo oceniać i honorować.

Halny

ZACHWYTY I NIEPOKOJE

CO ZOBACZYMY W KINIE

Zawsze z dużym zainteresowaniem oczekujemy na filmy o tematyce lotniczej, których stanowczo za mało oglądamy na ekranach naszych kin. Mimo że ich produkcja nie maleje za granicą, nie tylko nie sprowadzamy, oczywiście tytułów najlepszych, ale sami też nie produkujemy. A przecież dla filmu wymarzone jest lotnictwo z całym arsenałem ruchu (mam na myśli poruszanie się samolotu w różnych sytuacjach, ziemia- powietrze).

Wiadomo bowiem, że wszystko co w lotnictwie najciekawsze — rozgrywa się w powietrzu. Praca załogi odbywa się w trzech wymiarach: 1 — lot samolotu; 2 — ziemia oglądana z różnej wysokości, w różnych warunkach, raz w słońcu, raz przez strzępy chmur, w nocy wśród gwiazd; 3 — lot bez widoczności ziemi, w deszczu, w czasie burzy, nad chmurami, w scenerii niemalże fantastycznej. Tymczasem reżyserzy przy realizacji filmu lotniczego uciekają z powietrza na ziemię. Przeważnie większa część filmu lotniczego rozgrywa się na ziemi. Dlaczego? Reżyserzy uważają, iż film okazać się może nudny, jeśli jego akcja rozgrywać się będzie wyłącznie w powietrzu...

Jakie filmy lotnicze możemy już obejrzeć w naszych kinach?

Przede wszystkim „Asów przestworzy" („Aces High") produkcji angielsko-francuskiej z 1976 r. Film reżyserował Jack Gold. Scenariusz na podstawie sztuki R. C. Scherriffa i książki Cecila Lewisa napisał Howard Barker. Jak nietrudno się domyślić, jest to film wojenny. Akcja rozgrywa się wśród młodych pilotów angielskiego Królewskiego Korpusu Powietrznego w 1917 r. Zaciekawić mogą sceny z walk powietrznych na zrekonstruowanych samolotach z okresu I wojny światowej. Godne uwagi zdjęcia z powietrza do „Asów przestworzy" wykonał Peter Allwork.

Filmy wojenne, a szczególnie o tematyce lotniczej, są chętnie oglądane, zwłaszcza kiedy lotnictwo pokazane jest w nich w sposób prawdziwy, przekonywający. Takich filmów, po których wychodzi się z kina z ogromną satysfakcją, oglądamy ciągle za mało.

Warto przy tej okazji wspomnieć, iż zakupiliśmy amerykański film wojenny reżyserii Jacka Smighta pt. „Bitwa o Midway". Jest to rekonstrukcja wydarzeń kluczowej bitwy II wojny światowej na Pacyfiku, kiedy w kwietniu 1942 r. Amerykanie pokonali kroczącą dotychczas do zwycięstwa flotę admirała Jamamoto i powstrzymali japońską ofensywę na Australię. Na ten film musimy jednak jeszcze poczekać (jest w opracowaniu).

Tymczasem możemy zobaczyć film fantastyczny produkcji NRD pt. „W gwiezdnym pyle". Reżyserował go Gottfried Kolditz. Oto z odległej planety rozszyfrowano nadchodzące tajemnicze sygnały. Wynika z nich niedwuznacznie, iż pochodzą... od istot rozumnych. Po prostu wzywają one pomocy. W odpowiedzi na ten kosmiczny SOS, z Ziemi wyrusza ekspedycja. Po przybyciu na miejsce odkrywa ona tam tubylców podbitych przez przybyszów z Kosmosu. Tubylcy zmuszani są do niewolniczej pracy w kopalniach. W filmie tym występuje polski aktor — Leon Niemczyk.

Tych natomiast, którzy czytali Ericha Dänikena, zachęcam do obejrzenia „Posłannictwa z innej planety" produkcji RFN. Film reżyserował Harald Reinl, przy czym scenariusz powstał na podstawie książek Ericha Dänikena. Godny podkreślenia jest fakt, że ekipa realizatorska, aby nakręcić film, przebyła 200 tys. km i odwiedziła 25 krajów.

Coraz częściej reżyserzy — szczególnie w filmach sensacyjnych — wprowadzają elementy lotnicze (ucieczka, porwania, pościg oczywiście samolotem lub śmigłowcem). Dla przykładu można wymienić tytuły: „Brawurowe porwanie" (próba porwania z szosy przy użyciu samolotu i porwanie skazanego z więzienia przez śmigłowiec); „Gorące polowanie" (ucieczka przed policją); „Na tropie Wilby'ego" (pościg lotniczy).

Szkoda tylko, że samolot lub śmigłowiec — najczęściej pilotowany przez osoby nie mające pojęcia o lataniu — stają się w wyobraźni reżyserów narzędziem przestępstwa. Dla tej grupy reżyserów lot samolotem jest tym samym, co wskoczenie na rower i jazda przed siebie...

Obserwator

SŁAWNI LOTNICY

EDWARD MAKULA

Pilot o wielkim autorytecie; osiągnięciami sportowymi, wiedzą i doświadczeniem rozsławił imię Polski na świecie.

Z wykształcenia magister inżynier mechanik. Od 1966 r. pracuje w Polskich Liniach Lotniczych LOT jako kapitan pilot. Jest wychowankiem i wieloletnim działaczem (w tym także prezesem) Aeroklubu Śląskiego w Katowicach. W latach pięćdziesiątych ustanowił rekord międzynarodowy i pięć rekordów Polski w szybownictwie. Zwyciężył w Międzynarodowych Zawodach Szybowcowych w 1954 r. w Lesznie. Trzykrotnie zdobył tytuł mistrza Polski w szybownictwie i dwukrotnie wicemistrza. W 1960 r. był wicemistrzem świata (RFN), a w 1963 r. mistrzem świata w klasie otwartej (Argentyna). Startując w mistrzostwach świata zawsze zajmował czołowe pozycje. W latach 1960—1965 był pilotem sanitarnym w Katowicach.

Jest autorem licznych prac z zakresu teorii wyczynu szybowcowego. Wielokrotnie wybierany do władz naczelnych Aeroklubu PRL. Przewodniczący Komisji Szybowcowej Aeroklubu PRL, wiceprzewodniczący Międzynarodowej Komisji Szybowcowej FAI; prezes Stowarzyszenia Polskich Pilotów Komunikacyjnych. Ma diamentową odznakę szybowcową, Medal Lilienthala (FAI), Medal im. Czesława Tańskiego; czterokrotnie wyróżniony „BŁĘKITNYMI SKRZYDŁAMI". W 1972 r. uczestnicząc w szybowcowych mistrzostwach USA ustanowił cztery rekordy międzynarodowe (trójkąty 100, 300 i 500 oraz docel-powrót 716 km). Ogółem przelecial ponad 110 tysięcy km na szybowcach ponad 40 typów. Za ich sterami spędził blisko 3500 godzin.

W PLL LOT początkowo latał na samolotach An-24, potem na Tu-134, obecnie na transkontynentalnym Il-62. Od 10 lat jest instruktorem-pilotem PLL LOT. (m)

W KOSZU BALONU

W okresie międzywojennym istniał balon kulisty „Katowice", o pojemności 1200 m³. Był to wojskowy balon treningowy II Batalionu Balonowego, używany również do lotów sportowych przez członków WKS „WZLOT" w Jabłonnie. Użytkowany do września 1939 r., wykonał wiele lotów, biorąc m. in. udział w ostatnich Krajowych Zawodach Balonowych w Mościcach w czerwcu 1939 r. W 1958 r. powołana zostaje Sekcja Balonowa przy Aeroklubie Śląskim (jako trzecia w Polsce). Wszystkie sekcje balonowe, z wyjątkiem śląskiej, miały tradycje balonowe oraz doświadczonych specjalistów. W Aeroklubie Śląskim rozpoczęto starania o budowę balonu.

Pierwszy start balonu wolnego na Śląsku odbył się 14 września 1958 r. z boiska „STALI" obok Parku Kościuszki w Katowicach. Balon „SYRENA" pilotował inż. Zbigniew Burzyński. „SYRENA" pozostała jeszcze jakiś czas w Katowicach, wykonując kilka lotów. 28 października załoga „SYRENY", w skład której wchodzili piloci Aeroklubu Śląskiego, wystartowała spod Krokwi w Zakopanem do eksperymentalnego lotu nad Tatrami. Na początku 1959 r. przystąpiono do budowy balonu „KATOWICE" typu MOS-2, klasy Gordon-Bennetta 2200 m³. Balon wykonano w warsztacie balonowym AW na Gocławiu. Był to czwarty z kolei balon wolny zbudowany w Polsce po wojnie. Nieco wcześniej Sekcja Balonowa AŚL otrzymała bezsieciowy balon na uwięzi typu BKU 200 m³. Dokonywano na nim wzlotów w uprzęży spadochronowej podwieszanej do olinowania balonu. BKU przeznaczony był początkowo do jumpingu — jako balon-skoczek. Wobec niedopuszczenia do eksploatacji w warunkach lotu wolnego wypuszczano go na uwięzi, fetując nim uroczystości i imprezy. W dniu 1 Maja 1959 r. wystartował po raz pierwszy balon SP-BZD „KATOWICE", ze znanego boiska „STALI" w Katowicach. Pilotował go inż. Zbigniew Burzyński, a załogę stanowili: Florian Musioł i Józef Zych. Odtąd zaczął się okres systematycznego szkolenia pilotów AŚI. We wrześniu 1959 r. na I zawodach balonowych o puchar im. płk. Hynka załoga balonu „KATOWICE" pilotowanego przez Floriana Musioła zajęła 2 miejsce. W 1960 r. na kolejnej imprezie o Puchar MTP, balon „KATOWICE" znów zajął 2 miejsce, a załoga zyskała opinię dobrego zespołu, o wyrównanym poziomie zawodniczym. Na początku maja 1960 r. „KATOWICE" startowały w CSRS na lotnisku Ostrava-Hrabovka. Był to pierwszy od kilkudziesięciu lat start balonu wolnego w Czechosłowacji. Planowano wówczas inne starty za granicą, ale projekty nie zostały zrealizowane. W okresie dwóch lat szkolenia licencję pilota balonu wolnego uzyskali: Florian Musioł, mgr Józef Zych, mgr inż. Edward Gajda, mgr Andrzej Morgała i Józef Oleś.

W drugiej połowie 1961 r. sekcja latała na drugim balonie SP-BZC „WARSZAWA". Na początku lipca 1963 r., po locie szkolnym, powłoka „KATOWIC" spaliła się, reszta balonu szczęśliwie ocalała, została oddana do naprawy, co spowodowało przerwę w lotach na przeciąg kilku tygodni.

Ze znaczniejszych wydarzeń tego okresu należy odnotować pierwszy start z lotniska w Katowicach w dniu 29.08.1965 r. oraz uroczysty start w dniu 3.05.1966 r. podczas położenia kamienia węgielnego pod pomnik Czynu Powstańczego na Rondzie w Katowicach. Przez cały okres działalności sekcji balonowej (od 1958 aż do 1965 r.) na lotnisku nie dokonano startu balonu. Przyczyną były zbyt oddalone punkty poboru gazu, służącego do napełniania powłoki. We wrześniu 1966 r. „KATOWICE" wraz z załogą zostały wynajęte przez Ceskoslovenski Statni Film. Ucharakteryzowany balon wykonał kilka lotów w rejonie Pragi, pozując do zdjęć filmowych. Obecnie istnieją projekty wykorzystania „KATOWIC" do lotów naukowych z aparaturą do badania zanieczyszczeń powietrza i pobierania próbek powietrza na różnych wysokościach.

W dniu 20 lipca 1959 r. w czasie pokazów lotniczych w Lipsku powłoka balonu „KATOWICE" uległa kompletnemu zniszczeniu. Po wielu usilnych staraniach udało się zdobyć środki finansowe i odbudować balon, którego nowa powłoka uzyskała nr rej. SP-BZH, po oblocie technicznym 2 września 1973 r. W 1976 r. odbyły się Międzynarodowe Zawody Balonów Wolnych w CSRS, w których wzięła udział załoga AŚI zdobywając 3 miejsce (pilotem był Józef Zych).

Balon „KATOWICE" w okresie od 1 maja 1959 r. do listopada 1977 r. wykonał 83 starty, przy czym w lotach wzięło łącznie udział 327 osób (w tym niektóre wielokrotnie).

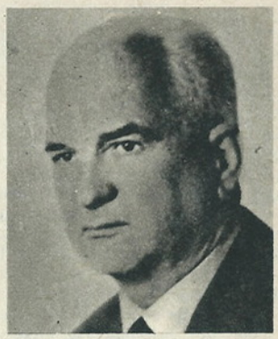
STARTY BALONOWE 1959—1977

Rok	wykonano startów
1959	5
1960	11
1961	7
1962	6
1963	4
1964	2
1965	2
1966	9
1967	2
1968	7
1969	4
1973	1
1974	4
1975	4
1976	4
1977	7

W 1977 r. balon KATOWICE startował:

- w dniu 7 maja w Słupsku, w Międzynarodowych Zawodach Balonowych z okazji Święta Prasy Młodzieżowej;
- 5 czerwca w Chorzowie, w ramach święta „Trybuny Robotniczej", przy czym przeniesiono pocztę balonową;
- 19 czerwca w Łodzi, w ramach święta „Głosu Robotniczego" (Międzynarodowe Zawody Balonowe);
- 23 lipca w Czechosłowcji (Jablonec);
- 28 sierpnia w Katowicach, w czasie pokazów lotniczych z okazji święta Lotnictwa i 50-lecia Aeroklubu Śląskiego;
- 15 października w Łodzi w Międzynarodowych Zawodach Balonowych;
- 6 listopada w Chorzowie.

mgr Józef ZYCH
przewodniczący Komisji Balonowej AŚI



Z lotnictwem związany od 1935 r. Latał na szybowcach m.in. w Polichnie-Pińczowie. Od 1945 r. członek Aeroklubu Śląskiego, w którym wykonywał loty na szybowcach. Współorganizator sekcji balonowej AŚI. Dwunastokrotnie startował w zawodach balonowych organizowanych w kraju i za granicą: CSRS (3 miejsce) i RFN. Ogółem wykonał 51 lotów balonem wolnym. Odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski. Pracuje w Komitecie Budowy Centralnych Ośrodków Leczniczych dla Górniczej Służby Zdrowia w Katowicach.

W przyszłym roku sekcja będzie obchodzić dwudziestą rocznicę działalności, powołano ją bowiem w 1958 r. Mimo, iż jest nas niewielu — mamy siedmiu członków — należymy jak sądzę do sekcji czynnych. Oczywiście w tych granicach możliwości jakie posiadamy. W ciągu 19 lat wykonaliśmy 83 starty balonowe. Ważne jednak jest to, że latamy, bierzemy udział w zawodach, że jesteśmy ośrodkiem zainteresowania naszego społeczeństwa. Każdy bowiem start traktujemy jako interesujący pokaz balonu wolnego i element popularyzacji lotnictwa polskiego w ogóle, a naszego aeroklubu w szczególności.

Uważam, że dla rozwoju sportu balonowego niezbędne jest ustalenie rejonów lotów identycznych jak dla lotów szybowcowych. Obecnie obowiązujące rejony lotów nie pozwalają na starty przy niekorzystnych warunkach wiatrów. Jednocześnie pragnę wspomnieć o zasługach dla sekcji technika balonowego Ryszarda Noconia, który bezinteresownie pomaga nam przy użytkowaniu sprzętu balonowego.

HENRYK SZYMANOWSKI
przewodniczący Komisji Lotniowej AŚI

Na lotniach lata od 1976 r. Z zawodu technik mechanik. Pracuje w Głównym Biurze Studiów i Projektów Górniczych w Katowicach. Sekcji przewodniczy od lutego 1977 r.

Pod koniec 1976 r. z sekcji konstruktorów-amatorów wyłoniła się grupa, która interesowała się lotniarstwem. Ona to stanowiła trzon utworzonej w lutym 1977 r. samodzielnej sekcji lotniowej. Do sekcji przystąpiło 48 osób, ale czynnie działa 20. Aktualnie mamy 12 pilotów, którzy latają na lotniach. Wprowadziliśmy książki lotów. Spośród naszego grona dwóch pilotów uczestniczyło w zawodach. Latamy poza lotniskiem Aeroklubu Śląskiego, głównie w Goleszowie i na Żarze. Dysponujemy ośmioma lotniami własnymi i dwiema zakupionymi przez aeroklub. Nadal mamy trudności z transportem lotni na miejsce startu i z powrotem.

Mimo iż działamy poza lotniskiem, utrzymujemy żywy kontakt z aeroklubem. Chcielibyśmy w przyszłości zorganizować zawody pilotów lotni. Oczywiście trzeba na to czasu, ale przede wszystkim musimy się odpowiednio przygotować do przeprowadzenia takich zawodów. Potrzebne jest doświadczenie, odpowiedni poziom zawodniczy i pomoc aeroklubu.

Zachęcam wszystkich tych, którzy jeszcze nie latali na lotniach, aby spróbowali tej wspaniałej przyjemności. Życzę powodzenia.

Zdjęcia: B. Koszewski i M. Kępa

ŚLĄSCY MISTRZOWIE MAŁEGO LOTNICTWA

Modelarze śląscy odnoszą sukcesy w kraju i za granicą. W ubiegłorocznej klasyfikacji aeroklubów sekcja modelarska Aeroklubu Śląskiego zajęła piątą pozycję, wyprzedzając sekcje modelarskie z Częstochowy, Gliwic, Bielska-Białej i Krakowa.

Najmocniejszą stroną modelarzy z Katowic są modele szybkie i wyścigowe na uwięzi, modele halowe oraz bardzo dynamicznie rozwijające się kategorie modeli zdalnie sterowanych.

Wśród czołowych zawodników znajdują się zarówno ci modelarze, którzy swoje pierwsze konstrukcje wykonywali przed kilkoma laty, jak i zupełnie młodzi startujący w zawodach zaledwie dwa, trzy sezony. Największymi sukcesami może szczycić się Edward Ciapała, który do perfekcji opanował kategorię modeli halowych. Oprócz kilkunastu medali zdobytych w mistrzostwach Polski i zawodach międzynarodowych, Edward Ciapała jest byłym rekordzistą i wicemistrzem świata. Znane jest miłośnikom modelarstwa nazwisko Andrzeja Rachwała, od kilkunastu lat najlepszego w kraju zawodnika w klasie modeli szybkich na uwięzi. Andrzej Ziemniak i Aleksander Gałkowski to modelarze młodszego pokolenia, ale już reprezentujący duże umiejętności — są oni aktualnie najlepszym w Polsce zespołem w wyścigu na uwięzi. Czołówkę tę uzupełniają modelarze: Jan Tomaszewski, który startuje z synami, Ryszardem i Wiesławem, Henryk Lubszczyk, Norbert Goleśny, Franciszek Gluza, Leon Polniak oraz młodsi: Andrzej Grzesik, Bogusław Buczyński, Mirosław Dryll, Marek Rebenda i Krzysztof Chmiel.

Sukcesy nie rodzą się same. Poprzedza je olbrzymia praca modelarzy i instruktorów. Mistrzowie są jednocześnie wychowawcami, pracują w modelarniach jako instruktorzy. Tak swoich następców szkoli m. in. Andrzej Rachwał. To właśnie jego wychowanek sięgnął w ubiegłym roku po tytuł mistrza Polski w klasie modeli szybkich na uwięzi. Andrzej Ziemniak w katowickim Pałacu Młodzieży im. Bolesława Bieruta przygotowuje zawodników do wyścigu zespołowego. Modelarze z tej pracowni: Maciej Lubasz, Alfred Florian, bracia Benon i Piotr Niedobowie, Jan Wąchalski i Piotr Okoniewski wielokrotnie już odnosili sukcesy na zawodach.

W 27 modelarniach Aeroklubu Śląskiego szkoli się przeszło tysiąc modelarzy. Niektórzy instruktorzy mają trofea modelarskie, zdobyte na zawodach, które odbywały się w latach międzywojennych. Tak długim stażem pracy w modelarstwie legitymują się Kazimierz Strycharski, Władysław Wiąz, Jan Tomaszewski, Gustaw Szajthauer. Młodsze pokolenie instruktorów — to Heliodor Cholewa, Henryk Lewandowski, Sławomir Świerguła, Józef Oślizło, Andrzej Malowaniec, Stanisław Pilik. Modelarnie prowadzone przez tych instruktorów należą do najlepszych. Są to pracownie modelarstwa lotniczego przy spółdzielniach mieszkaniowych w Chorzowie, Jaworznie, Mysłowicach, Dąbrowie Górniczej, Ośrodku Kultury i Sportu w Chrzanowie, Szkole Podstawowej nr 40 w Rudzie Śląskiej, Domu Dziecka w Czechowicach-Dziedzicach.

Sezon modelarski trwa w Katowicach cały rok. Zimą modelarze przygotowują swoje miniaturowe latające maszyny. Latem startują w zawodach, biorą udział w wystawach i pokazach. Efektowny pokaz modelarski zorganizowano z okazji jubileuszu 50-lecia aeroklubu, w którym brało udział jednocześnie 80 modelarzy. Aeroklub Śląski organizuje corocznie kilkanaście imprez modelarskich, w tym pięć imprez o charakterze ogólnopolskim, jak zawody modeli szybowców zdalnie sterowanych, memoriał Stanisława Michniewskiego (modele latające), memoriał Antoniego Kozłowskiego i Puchar Spółdzielni Mieszkaniowej „LOKATOR" w Dąbrowie Górniczej (modele na uwięzi). Szczególnie potrzebną imprezą są Ogólnopolskie Zawody Modeli na Uwięzi dla członków placówek wychowania pozaszkolnego, organizowane przez Pałac Młodzieży w Katowicach.

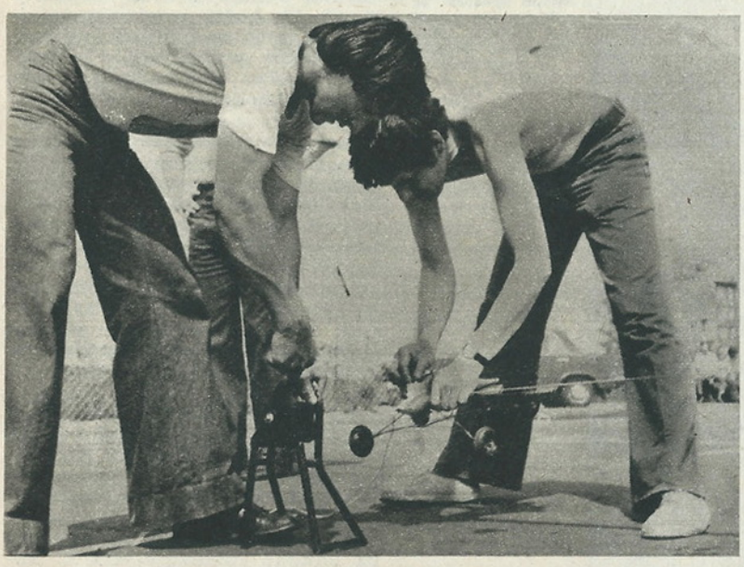
Tak rozwinięta działalność nie może obejść się bez pomocy z zewnątrz aeroklubu. Pomagają finansowo i organizacyjnie Zakłady Cynkowe „SILESIA" w Świętochłowicach (memoriał A. Kozłowskiego), Centrala Zaopatrzenia Hutnictwa (memoriał St. Michniewskiego), Spółdzielnia Mieszkaniowa „LOKATOR" w Dąbrowie Górniczej i „GÓRNIK" w Jaworznie. Szczególnie pomyślnie układa się współpraca z Katowicką Spółdzielnią Mieszkaniową, która opiekuje się aeroklubowym ośrodkiem modelarskim. Dyrektorowi tej spółdzielni, mgr. Edwardowi Lisoniowi, katowiccy modelarze pragną złożyć serdeczne podziękowania.

Jubileusz 50-lecia działalności aeroklubu modelarze uczcili zdobyciem czterech złotych medali na mistrzostwach Polski (A. Rachwał, A. Ziemniak, A. Gałkowski, E. Ciapała). Początek nowego pięćdziesięciolecia nie będzie łatwy dla śląskich entuzjastów małego lotnictwa. Czeka ich trudna próba — obrona wysokiej pozycji w kraju, a ponadto kilka istotnych przedsięwzięć, ważnych dla dalszego rozwoju modelarstwa. Modelarze AŚl przygotowują się do ustanowienia kilku rekordów Polski. Natychmiastowych decyzji wymaga sprawa toru modelarskiego w Sosnowcu, gdzie konieczny jest kapitalny remont płyty i zaplecza, powiększenie liczby instruktorów, których zapotrzebowanie na Śląsku jest ogromne.

Modelarze AŚl pragną także zakwalifikować się do mistrzostw krajów socjalistycznych modeli na uwięzi, które odbędą się w przyszłym roku w Częstochowie. Zamierzają zbudować tor modeli zdalnie sterowanych i w przyszłości zorganizować zawody międzynarodowe w klasach RC. Codziennie w 27 modelarniach odbywają się zajęcia. Modelarskie skrzydła w Aeroklubie Śląskim rozpoczęły następne pięćdziesięciolecie działalności.

LEON SIWEK

Na starcie modeli szybkich na uwięzi: Jacek Sus i Andrzej Rachwał.



Z modelarstwem związany od 1937 r. do dnia dzisiejszego. W czasie okupacji aktywny członek konspiracyjnego Warszawskiego Koła Lotniczego. Od 1953 r. kierownik pracowni Pałacu Młodzieży w Katowicach. Wielokrotnie startuje w zawodach krajowych, międzynarodowych oraz trzykrotnie w mistrzostwach świata. Zasłużony wieloletni wychowawca młodzieży lotniczej. Aktualnie kierownik działu ogólnotechnicznego Biura Projektów Przemysłu Metali Nieżelaznych „Bipromet" w Katowicach.

mgr Jan TOMASZEWSKI przewodniczący Rady Sekcji Modelarstwa Lotniczego AŚl

Rada Sekcji Modelarstwa Lotniczego Aeroklubu Śląskiego, wybrana w 1977 r., postawiła przed sobą zadania dotyczące zarówno kontroli działalności pionu modelarstwa lotniczego jak i oceny efektywności stosowanych metod i form pracy. Członkowie rady są w większości związani bezpośrednio z pracą modelarską w terenie, co ułatwia w dużej mierze pracę naszej sekcji. Powadzą oni zajęcia — uczą i pomagają osiągać dobre wyniki swym wychowankom — młodym modelarzom, o bardzo wysokim nieraz stopniu zaawansowania. Zadania rady sekcji można ująć w kilku punktach. A więc: uzgadnianie i koordynację kalendarza imprez organizowanych przez klub; typowanie modelarzy odpowiedzialnych za organizację i przeprowadzanie imprez (zawodów, wystaw, pokazów itp.); opracowanie cyklu spotkań połączonych z wykładami dla modelarzy w celu podniesienia poziomu wiadomości z aerodynamiki, konstrukcji modeli i teorii lotu, historii lotnictwa oraz zagadnień organizacyjnych; przygotowanie akcji propagujących modelarstwo lotnicze na terenie szkół i nowych osiedli mieszkaniowych (pokazy i tematyczne prelekcje, wystawy plakatów i zdjęć, itp.); opracowywanie materiałów propagandowych; organizowanie prób bicia rekordów w różnych klasach modeli latających oraz prowadzenie okresowej kontroli działalności pod kątem wykorzystania terenowych pracowni modelarskich — dokumentacji ich pracy.

Wszystkie wspomniane zadania rady sekcji mają przynieść jeszcze lepsze wyniki sportowe, wychowawcze i propagandowe, a co najważniejsze — polepszyć całość pracy. Naszym modelarzom dużą pomocą służą śląskie zakłady pracy; wykonują prace dokumentacyjne, pomagają przy organizacji zawodów, zakładaniu nowych modelarni i wyposażaniu ich w sprzęt, narzędzia i materiały. Muszę jednak stwierdzić, że do realizacji wszystkich zamierzeń niezbędna jest szersza pomoc ze strony Zarządu Głównego APRL. Chodzi tutaj zwłaszcza o trudno dostępne materiały i sprzęt wyczynowy (silniki, aparatury RC, pełnowartościową dokumentację dla modeli redukcyjno-latających).

Realizacja naszych planów nie byłaby jednak możliwa bez pomocy ze strony szerokiego aktywu modelarskiego, pracującego i działającego w 27 modelarniach aeroklubu na terenie województwa katowickiego. Oceniając ogólnie sytuację w modelarstwie śląskim można stwierdzić, że jest ona dobra i rokuje duże nadzieje na przyszłość. Dołożymy wszelkich starań, aby zrealizować plany i zamierzenia sekcji.

DZIEJE ESKADR

2.

66 ESKADRA OBSERWACYJNA

JERZY PAWLAK

Oprócz lotu na przedpole działania brygady, załoga w składzie: por. obs. Dziadosz i plut. pil. Kostecki rozpoznawała ruchy zagonów niemieckiej 4 Dywizji Pancernej, które w kilku miejscach przerwały łańcuch polskich linii obronnych. Meldunki i wyniki rozpoznania przekazano po powrocie załogi gońcem na motocyklu do sztabu brygady, który zmienił już swoje m.p., przenosząc się do Szczercowa.

W tym dniu oddziały Wołyńskiej Brygady Kawalerii oraz sąsiedniej 30 Dywizji Piechoty przesunęły się na nowe pozycje (na rzece Widawce i linii Szczerców-Łękawa).

4 WRZEŚNIA. Plutony miały po dwa sprawne samoloty. Znaczne postępy szybkich pojazdów pancernych wroga, które przesuwały się na lewym skrzydle Armii „Łódź", wprowadziły konieczność dokonania rozpoznań na różnych kierunkach działania jednostek niemieckich. Fakt niemożności dostarczenia sztabom potrzebnych rozpoznań powietrznych utrudniał w zasadniczy sposób wydanie właściwych decyzji. Stała obecność samolotów Luftwaffe na odcinku Armii „Łódź" stwarzała bardzo duże niebezpieczeństwo i zagrożenie dla samotnych polskich załóg, operujących w pojedynkę. Największą trudność dowódcom i załogom eskadr obserwacyjnych i innych sprawiał brak dostatecznej ilości sprawnych i nowoczesnych samolotów. Niemniej jednak załogi wypełniały zlecone im zadania na przestarzałym i słabo uzbrojonym sprzęcie.

Przed południem załoga por. obs. Włosiński i kpr. pil. Przecławski (pluton I/66) dokonała rozpoznania rejonu Sieradz — Smardzew. Po 1,5-godzinnym locie załoga powróciła cało. Jedynie ich R-XIII został podziurawiony (przestrzeliny skrzydeł i kadłuba).

Po obiedzie dowódca eskadry, który znajdował się na lotnisku plutonu I/66, otrzymał rozkaz przeniesienia plutonu na lotnisko w rejonie miejscowości Szadek. W kilka godzin później odjechały samochody rzutu kołowego, a pod wieczór odleciały 2 R-XIII i 1 RWD-8.

W tym dniu pluton II/66 wykonał tylko jeden lot rozpoznawczy. Załoga: ppor. obs. Siuzdak i ppor. pil. Nogal rozpoznała rejony położone między szosą Łask — Szczerców, a rzeką Widawką. Rozpoznanie stwierdziło bardzo duży ruch własnych oddziałów, przesuwających się w kierunku wschodnim. Broni pancernej npla nie wykryto. W drodze powrotnej załoga została ostrzelana przez własne oddziały. Przy lądowaniu samolot złamał podwozie i rozbił się. Lotnicy doznali lekkich obrażeń. Goleń podwozia była uszkodzona pociskami i przy zetknięciu z ziemią uległa złamaniu.

Dowódca plutonu — kpt. obs. Rochowski mając tylko jeden sprawny R-XIII, bezskutecznie starał się odszukać sztab lotnictwa armijnego, aby uzyskać uzupełnienie w samolotach.

5 WRZEŚNIA wojska nieprzyjacielskie na odcinku Armii „Łódź" odniosły dalsze sukcesy terenowe. Wróg zajął Sieradz, Piotrków, sforsował w kilku miejscach rzekę Wartę i po niezwykle ciężkich i krwawych walkach zajął miejscowość Rozprza. Nie pomogły kontrataki Kresowej Brygady Kawalerii i 10 DP. W tej szybko pogarszającej się sytuacji dowódca Armii „Łódź" otrzymał wieczorem rozkaz wycofania się na Wisłę. 5 września jest ostatnim dniem pracy 66 Eskadry na korzyść Armii „Łódź".

W godzinach rannych polecieli na rozpoznanie kpt. obs. Krzysztoforski i sierż. pil. Biesiadowski (pluton I/66) w rejon Sieradza i Zduńskiej Woli, na odcinku bronionym przez oddziały 10 DP. Zadanie: rozpoznać kierunki natarcia niemieckich kolumn pancernych. W trakcie rozpoznania załoga była kilkakrotnie ostrzeliwana przez nieprzyjacielską obronę przeciwlotniczą w rejonie Warty, ale doświadczony pilot — sierż. Biesiadowski w porę odleciał ze strefy ognia. Przy kolejnym jednak przelocie przez Wartę seria pocisków dosięgnęła samolot polski, nie rażąc załogi. W locie powrotnym na wysokości Sieradza ponownie R-XIII napotyka ogień npla. I tym razem pociski omijają załogę. Przy lądowaniu samolot wali się na skrzydło, rozbijając doszczętnie. Lotnicy nie ulegli poważniejszym obrażeniom. Przyczyna: uszkodzenie pociskami podwozia samolotu, które wyłamało się podczas kołowania. Wyniki rozpoznania nie zostały przekazane do sztabu 10 DP. Kpt. Krzysztoforski wrócił późnym wieczorem po bezskutecznym poszukiwaniu miejsca postoju sztabu dywizji.

Dowódca eskadry przebywający u dowódcy lotnictwa armijnego — płk. pil. Iwaszkiewicza, o godzinie 16.00 otrzymał rozkaz wycofania obu plutonów, gdyż całą 66 eskadrę skierowano do odwodu Wodza Naczelnego. W związku z tym dowódca eskadry miał:

- wysłać rzuty kołowe obu plutonów na lotnisko w miejscowości Biały Kamień (10 km na płn.-zachód od Radomia);
- spowodować 6 września o świcie odlot rzutów powietrznych.

Równocześnie kpt. Kubieniec otrzymał rozkaz niezwłocznego nawiązania łączności z plutonem I/66, któremu należało przekazać wspomniane zarządzenia.

Dowódca eskadry wystartował o godzinie 18.00 w celu odszukania m.p. plutonu I/66. Samolot zbliżając się do lotniska Męcka Wola został ostrzelany przez piechotę npla. Pilot — kpr. Malinowski zdecydował się lądować bardziej na wschód od Męckiej Woli, w rejonie zajętym przez własne wojska. Dowódca jednostki stacjonującej w miejscu lądowania poinformował kpt. Kubieńca, że „...Podobny samolot oraz oddziałek lotników wraz z kilkoma samochodami znajduje się na polu na północ od majątku Szadek". Kilkanaście minut później kpt. Kubieniec i kpr. Malinowski lądowali na lotnisku zajętym przez pluton I/66.

W zastępstwie nieobecnego kpt. Krzysztoforskiego, por. Włosiński zameldował dowódcy eskadry, że dowódca plutonu pojechał do sztabu dywizji. Kpt. Kubieniec przekazał rozkaz natychmiastowego przygotowania plutonu do wymarszu na lotnisko Lublinek. Z uwagi na bliskie zagrożenie nieprzyjaciela — pluton powinien rozpocząć wymarsz nie później jak o północy. Lotnisko Lublinek będzie przygotowane do przyjęcia w nocy rzutu powietrznego.

W tym dniu pluton II/66 z lotniska Dłutów wykonał tylko jeden lot rozpoznawczy w rejon pozycji obronnych 30 DP. (Załoga por. obs. Teper i kpr. pil. Kostecki.) Rozpoznano rejon Teofilów — Szczerców.

W godzinach południowych dowódca plutonu otrzymał rozkaz natychmiastowego przesunięcia się na lotnisko Lublinek. W godzinach przedwieczornych odleciał 1 R-XIII i 1 RWD-8. Natomiast rzut kołowy pod dowództwem por. Sokolińskiego wyruszył około godziny 1.00 (6 września) na nowe miejsce przeznaczenia.

6 WRZEŚNIA. Trwa odwrót wojsk Armii „Łódź" ku Wiśle. O godzinie 2.00 lądował na lotnisku Lublinek kpt. Krzysztoforski. Zameldował on dowódcy eskadry, że rzut kołowy pod dowództwem por. Włosińskiego wyruszył około godziny 24.00 i przybędzie do Łodzi prawdopodobnie nad ranem.

Rzut kołowy I/66 przybył na lotnisko Lublinek około godziny 8.00 rano. Tutaj po otrzymaniu rozkazu przez pozostawionego łącznika-podoficera, po uzupełnieniu braków w sprzęcie samochodowym, por. Włosiński o godzinie 10.00 odjechał na nowe lotnisko. Kierując się trasą Brzeziny—Radom około godziny 12.00 samochody I/66 plutonu zostały zbombardowane. Straty były bardzo dotkliwe: 6 zabitych, 12 rannych (zostali zabrani przez ewakuujący się szpital łódzki) i 3 samochody spalone. Resztki rzutu kołowego przybyły do Białego Kamienia o godzinie 23.00.

* * *

Zgodnie z dyspozycjami, rzut kołowy plutonu II/66 pod dowództwem por. Sokolińskiego odjechał o godzinie 1.00 w nocy (6 września) kierując się ku Łodzi; przybył w godzinach rannych na lotnisko Lublinek. Po krótkim wypoczynku i uzupełnieniu paliwa oraz naprawie i wymianie uszkodzonego sprzętu lotnicy ruszyli w dalszą drogę przez Brzeziny — Tomaszów Mazowiecki — Opoczno do lotniska Biały Kamień. W trakcie przejazdu Luftwaffe kilkakrotnie atakowała na szosie nieprzerwany, długi wąż pojazdów wojskowych i cywilnych oraz tłumy ludności ewakuującej się z terenów na zachód od Warty i Pilicy, ale tym razem niemieckie bomby i pociski ominęły samochody plutonu II/66, który bez strat przybył na lotnisko w godzinach przedwieczornych.

Rzut powietrzny 66 eskadry (2 R-XIII i 1 RWD-8) odleciał o świcie na lotnisko Biały Kamień. O godzinie 23.00 przybył na miejsce postoju eskadry dowódca lotnictwa Armii „Łódź" — płk pil. W. Iwaszkiewicz. Rozkazał kpt. Kubieńcowi przejście na lotnisko Polkowszczyzna k. Nałęczowa. (cdn)

Grupa pilotów 66 eskadry obserwacyjnej 6 Pułku Lotniczego we Lwowie.

Nr. 7 8 Katowice, lipiec-sierpień 1928 r. Rok I.

PILOT

ORGAN KLUBU PILOTÓW WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

Wychodzi raz pierwszy w Katowicach. Redakcja i Administracja: Katowice, ulica Mielęckiego 8. Telefon nr. 2640. Konto Administracji w P. K. O. Katowice Nr. 305210. Redaktor naczelny przyjmuje codziennie oprócz niedziel i świąt od godz. 17—19

TREŚĆ NR.

1. Hej! na górne szlaki. 2. W-padki, niespodzianki przy locie figurowym oraz staczaniu się aparatu, wskazówki celem uniknięcia tychże. 3. Polskie Zakłady Skoda. 4. Miara sił - na zamiary. 5. Lotnictwo jako czynnik cywilizacyjny. 6. Loty odwagi, loty poświęcenia. 7. Pionier lotnictwa. 8. Sprawność i bezpieczeństwo silnika. 9. Wiadomości lotnicze z kraju i świata. 10. Opowieść. 11. Wiadomość z L. O. P. P. 12. Humor. 13. Z wydawnictw lotniczych. 14. Klub Pilotów Województwa Śląskiego.

HEJ! NA GÓRNE SZLAKI!

Ludzkich genjuszów skrzydła od prawieków wzbijały się w przestworza i w różnych dziedzinach różne rodziły dziwy, o jakich światom dotąd się nie śniło... Od prawieków trapiła genjuszów myśl, jakby na równi z królem przestworzy wzlecieć na górne szlaki... jakby się wzbić, hen... za szarą chmur powłokę!..

Współczesnym chyżego ptactwa zapragnął być **ikar — odwieczny prototyp lotalka...** Runął w odmęty, lecz pierwszy wśród genjuszów rzucił iskrę na stos niestrudzonego tworzywa nowych cudów, który pałąc się początkowo zwolna... leniwie, obryzgiwany i podsycany krwią ofiar, nieugiętych potomków Ikara, buchnął po wiekach zmagań i... zapłonął żywym płomieniem.

Na horyzoncie nowej ery pojawiły się **Okręty-olbrzymy powietrzne...** pojawiły się orłów i sokołów rywale: **Samoloty!**

Wybuchła wielka wojna światowa, podczas której zastosowanie falangi rycerzy powietrznych w tej ohydnej rzezi narodów, **przekonało ludzkość o potędze samolotu, jako środka obronnego dla każdego państwa, warującego swej niepodległości!** Wprawdzie wielka „Liga Narodów", opromieniona światłem godłem wszechświatowego pokoju, apelując do braterstwa ludów, stara się wszelkimi siłami o zapobieżenie strasznemu rozlewowi krw... Czy jednak na długo wystarczy jej sił do powstrzymywania strasznych gończów obwieszczających światu początek nowej wojny?...

Kto wie?! **„Bądźmy gotowi!": oto hasło narodów, zbrojących się, pomimo płonących żagwi pokoju!**

W myśl tego hasła, **Klub Pilotów Województwa Śląskiego,** stanowiący skromną cząstkę społecznych, pracujących na polu propagandy i podniesienia lotnictwa polskiego, postanowił, w tej właśnie propagandzie zająć poczesne miejsce i **dla potężnej idei lotniczej zdobyć jaknajwiększą liczbę zwolenników.**

Klub Pilotów, którego członkami są byli piloci Polacy z armji zaborczych — znajdujący się na terenie Województwa Śląskiego — **postanowił być niejako ośrodkiem P. W. i W. P. w dziedzinie lotnictwa** dziś cywilnego, jutro może... wojskowego, które z kadr „zapaleńców sportowych" **utworzy kadry dzielnych rycerzy-obrońców granic ojczystych,** co jestą chmurą samolotów i strzał groźnych pocęga, zasłoną polską ziemię przed wrażymi zakusami!

Jednym z najbardziej skutecznych środków propagandy jest **urządzanie pokazów lotniczych,** zdolnych do wywołania entuzjastycznego porywu wśród społeczeństwa, pozrążonego będźto w apatji, lub w obojętnej szarudze codziennych boryk ń c życie...

Pokazy takie, których niestety, urządza się u nas bardzo mało, w przeciwieństwie do innych krajów, udowadniają społeczeństwu, **że lotnictwo polskie stoi na wyżynach i się zapłonie rumieńcem wstydu przed ludami zachodniemi.**

W początkach działalności lotnictwa sportowego na Górnym Śląsku znaczącą rolę odegrało czasopismo „PILOT", które ukazywało się w Katowicach w latach 1928—1929, będąc organem prasowym Klubu Pilotów Województwa Śląskiego, protoplasty obecnego Aeroklubu Śląskiego.

Założycielem czasopisma „PILOT" był Zygmunt Rosada z Mysłowic. Jako prezes Klubu Pilotów Województwa Śląskiego, działającego głównie w Katowicach, zabiegał usilnie już od 1927 r. o stworzenie organu prasowego Klubu. Realizacja tego zamierzenia napotykała jednak na duże trudności, głównie natury finansowej. Niestrudzony i zapobiegliwy Rosada, wraz z grupą działaczy lotnictwa w Katowicach, potrafił jednakże zainteresować swym czasopismem przedstawicieli miejscowego przemysłu i handlu oraz Komitet Wojewódzki LOPP, skąd uzyskał najwięcej pomocy w uruchomieniu wydawnictwa.

Pierwszy numer „PILOTA", jako organu Klubu Pilotów Województwa Śląskiego, ukazał się w styczniu 1928 r., w objętości 32 stron i formacie 22x30 cm. Czasopismo, pomyślane jako miesięcznik, nie zdołało jednak utrzymać regularnej comiesięcznej częstotliwości ukazywania się. Faktycznie już po 2 numerach, styczniowym i lutowym, ukazywało się aż do końca 1928 r. co dwa miesiące, zachowując jednakże podwójną numerację każdego zeszytu.

Redakcja stawiała sobie za cel wytężoną i systematyczną pracę popularyzowania polskiego lotnictwa w najszerszych kołach społeczeństwa śląskiego i pogłębiania wiedzy lotniczej wśród lotników zawodowych.

„Zaniesiemy do miast i wsi mocne słowo propagandy — pisze redakcja w artykule wstępnym — aby każdy obywatel, bez względu na stan i przekonania polityczne czy społeczne, przyczynić się mógł do rozwoju polskiego lotnictwa". W tym też tonie redakcja zamieszcza w piśmie popularnie opracowane artykuły ogólnolotnicze, nawołujące do popierania działalności LOPP, rozwoju lotnictwa w Polsce i stworzenia własnego przemysłu lotniczego.

W pierwszym okresie szczególnie silnie akcentuje „PILOT" działalność lotniczą śląskich kolejarzy — członków LOPP. Poszczególne koła i komitety kolejowe LOPP udzielają zresztą pismu największego poparcia finansowego. Dlatego też numer 3—4 (marzec—kwiecień) jest w swej przeważającej objętości poświęcony sprawozdaniom z pracy wojewódzkiego komitetu kolejowego LOPP, komitetu LOPP przy dyrekcji kolei państwowych i poszczególnych kół. Numer jest przy tym niezwykle bogato ilustrowany zdjęciami, przedstawiającymi zarówno działaczy kolejnictwa jak i aktywne zarządy różnych kolejowych kół LOPP z terenu całego województwa śląskiego.

Wydawcą pisma jest Klub Pilotów Województwa Śląskiego; pierwsze dwa numery „PILOTA" podpisuje, jako redaktor odpowiedzialny, Zygmunt Rosada. Jednakże numer 3—4 podpisuje już na łamach pisma, jako redaktor naczelny, Maksymilian Charnas. Sam prezes Klubu — Z. Rosada, rekomenduje go na łamach pisma. „Z dniem 1 marca br. — czytamy w komunikacie — redakcję naczelną naszego pisma objął p. Maksymilian Charnas, długoletni wybitny działacz na polu propagandy lotnictwa polskiego na Śląsku, doświadczony organizator i współpracownik czasopism fachowo-lotniczych. W osobie p. Charnasa pozyskuje Klub Pilotów Województwa Śląskiego dla swego wydawnictwa wybitną siłę redakcyjną, pod którego wytrawnym kierownictwem organ Klubu „PILOT" przystępuje do wzmożonej akcji na polu propagandy lotnictwa, opartej o współpracę czynników fachowych."

Rekomendacja nowego redaktora okazała się przedwczesna i nieuzasadniona, gdyż już od następnego 5—6 numeru (maj—czerwiec) redakcję naczelną pisma obejmuje z powrotem Zygmunt Rosada. Redaguje on pismo do listopada 1928 r., przestając w tym czasie (od sierpnia) pełnić funkcję prezesa Klubu. Od grudnia „PILOTA" redaguje komitet, którego składu redakcja początkowo nie ujawnia.

„Poczytność „PILOTA" — informuje Klub na łamach pisma — wzrosła w przeciągu kilku miesięcy ogromnie, z kilkuset egzemplarzy rozrośliśmy się w wydawnictwo liczące tysiące czytelników. „PILOT" rozchodzi się w kilkutysięcznym nakładzie."

Pomimo tych zapewnień, pismo nie wykazuje w 1928 r. stabilizacji. Redakcja potrafiła wprawdzie pozyskać do współpracy stałe grono fachowców lotniczych, jednakże zarówno poziom pisma jak i częstotliwość jego ukazywania się pozostawiają wiele do życzenia. Objętość zeszytów jest bardzo różna. Obok artykułów ujętych popularnie, ukazują się niekiedy ściśle fachowe prace teoretyczne z wykresami i dużą ilością wzorów matematycznych na poziomie wyższym, czy też suche, urzędowe sprawozdania z działalności różnych kół i komitetów LOPP. Na łamy pisma przedostawały się poza tym artykuły i wiadomości z dziedziny samochodowej, które nie omijają prawie każdego zeszytu, co podyktowane jest niewątpliwie rozszerzeniem kręgu czytelników.

Do stałych współpracowników pisma można w tym czasie zaliczyć: prof. G.A. Mokrzyckiego, inż. Piotra Tułacza, por. pil. Janusza Meissnera, kpt. dr. Tadeusza Halewskiego i inż. F. Rzytkiego.

Z początkiem 1929 r. redakcja podejmuje próbę wydawania czasopisma co miesiąc. Udaje się to jednak tylko przez pierwsze pół roku, z wyjątkiem numeru połączonego za luty i marzec. W drugiej połowie roku „PILOT" ukazuje się w dalszym ciągu co dwa miesiące.

W numerze 2—3 z 1929 r. zostaje po raz pierwszy opublikowany skład komitetu redakcyjnego, którego członkowie stanowią stałe grono współpracowników czasopisma. Są to: kpt. Tadeusz Halewski z Warszawy, mjr Zenon Romanowski z Krakowa, mjr Mieczysław Szczudłowski z Poznania, dr Kazimierz Gaszyn z Katowic, prof. Jan Dzioboń z Sosnowca, inż. Stanisław Trylski z Warszawy, mjr Wiktor Pniewski z Poznania, pil. Szczepan Grzeszczyk ze Lwowa, por. Jan Goździk z Krakowa, ppłk Wiktor Szandorowski, Schneiderowa i inż. Bielecki z Krakowa oraz inż. Franciszek Rzytki z Katowic. Do grona tego przybyli jeszcze później w charakterze członków komitetu: Mosiewiczowa i kpt. dr Michalik z Krakowa. Redakcję odpowiedzialną „PILOTA" objął w tym czasie Stanisław Pięta.

Tak szeroko rozbudowany komitet redakcyjny, złożony z fachowców i działaczy lotniczych reprezentujących najważniejsze ośrodki lotnicze w kraju, miał nadać czasopismu charakter i zasięg ogólnopolski. Od lipca 1929 r. czasopismo przestaje być organem Klubu Pilotów Województwa Śląskiego, który zmienił nazwę na Śląski Klub Pilotów. Od tej chwili redakcja wyraźnie akcentuje w podtytule pisma, że „PILOT" jest miesięcznikiem, poświęconym zagadnieniom lotnictwa cywilno-sportowego w Polsce. Był to tylko szyld. Praktycznie „PILOT" ze swą tematyką nie wyszedł nigdy poza zasięg śląskiego regionu. Rosły poza tym stale trudności finansowe pisma oraz konkurencja centralnej prasy lotniczej, m.in. „Lotu Polskiego" i „Młodego Lotnika", które zdobywały także na Śląsku coraz więcej czytelników.

W tej sytuacji „PILOT" nie mógł mieć szans dalszego ukazywania się. Zgodnie też z zaleceniem Komisji Lotnictwa Sportowego w Warszawie oraz w porozumieniu z Zarządem Głównym LOPP i redakcją „Młodego Lotnika", Śląski Klub Pilotów w Katowicach, wydający dotychczas „PILOTA", podjął 19 listopada 1929 r. na swym nadzwyczajnym walnym zebraniu uchwałę zaprzestania wydawania czasopisma.

„W rezultacie tego porozumienia — czytamy w specjalnym komunikacie, podpisanym przez komitety wydawnicze „Młodego Lotnika" i „PILOTA" — kolejny numer „PILOTA" już nie wyjdzie, wszyscy natomiast abonenci tego czasopisma otrzymają wzamian organ naczelny lotnictwa sportowego, powstałego z połączonych dwóch czasopism „Młodego Lotnika" i „PILOTA" pt. „Lotnictwo".

Ostatni numer „PILOTA" ukazał się w grudniu 1929 r., w jednym zeszycie jako 11 i 12. Nowe czasopismo, powstałe z połączenia dwu wyżej wymienionych tytułów, ukazało się dopiero po pół roku — w lipcu 1930 r. Jego tymczasową, roboczą nazwę „Lotnictwo", zmieniono na: „SKRZYDLATA POLSKA".

Tak więc śląski „PILOT" jest obok „Młodego Lotnika" również protoplastą „Skrzydlatej Polski".

JERZY R. KONIECZNY

Ogółem w latach 1928—1929, ukazały się 24 numery czasopisma „PILOT" w 15 zeszytach; w tym 6 zeszytów jako numery pojedyncze, a 9 jako podwójne; objętość zeszytów od 20 do 76 stron, formatu 22 x 30 cm.

Redakcja i administracja czasopisma mieściła się stale w Katowicach, gdzie też „PILOT" był drukowany. Pismo rozchodziło się wyłącznie poprzez prenumeratę i kolportaż wewnętrzny za pośrednictwem członków kół kolejowych LOPP i Klubu Pilotów Województwa Śląskiego (wydawca pisma).

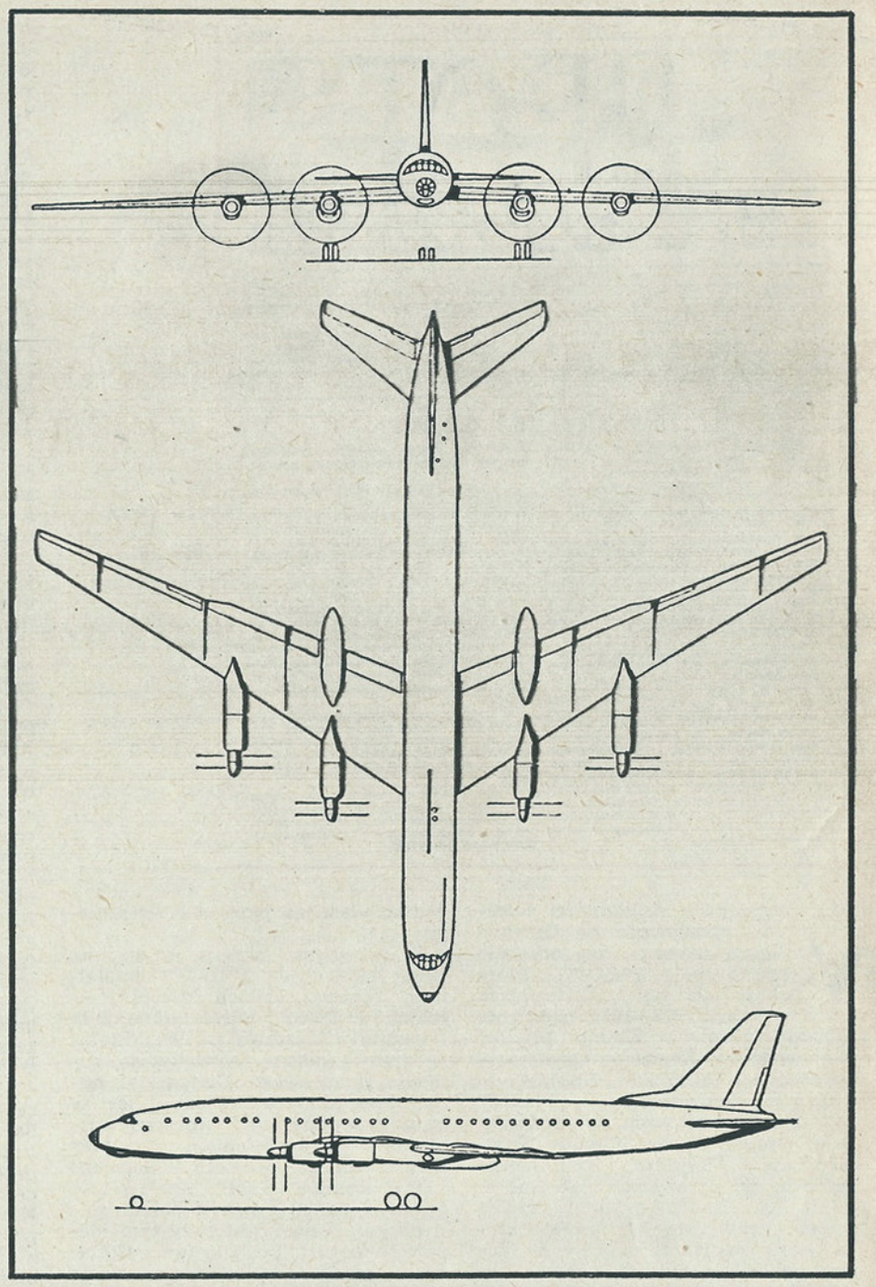
Redaktorami pisma byli kolejno: **Zygmunt Rosada** (1928), **Maksymilian Charnas** (III—IV.1928) i **Stanisław Pięta** (1929).

Cena pojedynczego egzemplarza pisma wynosiła 1,20 zł; prenumerata wraz z przesyłką pocztową: kwartalnie — 3,50 zł, półrocznie — 7 zł, rocznie — 12 zł.

ŚLĄSKI "PILOT"

SAMOLOTY KRAJU RAD

SAMOLOT PASAŻERSKI TU - 114



Jesienią 1957 r. wykonał pierwszy lot turbośmigłowy samolot pasażerski Tu-114 „Rossija", opracowany przez zespół konstruktorski A. N. Tupolewa. Był to wówczas największy samolot pasażerski. Wyposażony był w dwa pokłady: górny — pasażerski i dolny — bagażowy. Odznaczający się dużym zasięgiem, Tu-114 był przez wiele lat użytkowany na długich trasach np. z Moskwy do Hawany, do Tokio, Chabarowska. Następnie został zastąpiony przez samolot turboodrzutowy Ił-62. Tu-114 mógł zabierać 170 do 200 pasażerów, w zależności od długości trasy na jakiej był użytkowany.

W 1960 r. załoga pod dowództwem J. Suchomlina ustanowiła na Tu-114 szereg prędkościowych rekordów światowych z ładunkiem kontrolnym: 1, 2, 5, 10, 15, 20 i 25 ton. Osiągnięto m.in prędkość 871,38 km/h na trasie 1000-kilometrowej z ładunkiem kontrolnym 25 200 kg oraz 877,212 km/h na trasie 2000-kilometrowej z takim samym ładunkiem, a także prędkość 857,277 km/h na trasie 5000-kilometrowej z ładunkiem 25 200 kg.

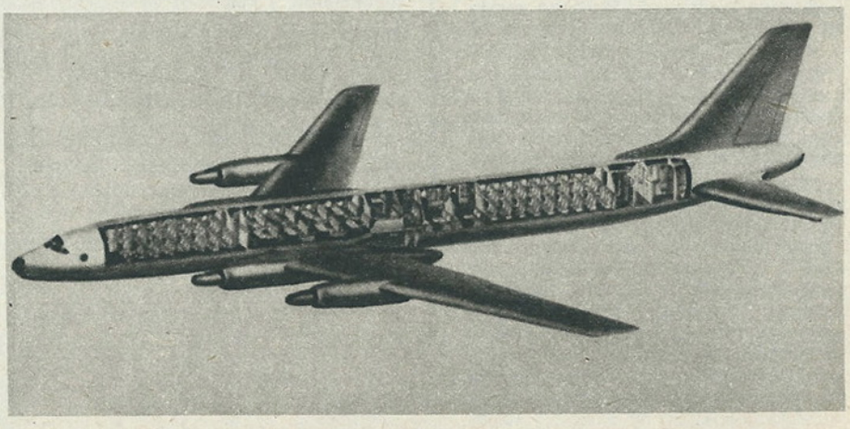
Konstrukcja samolotu całkowicie metalowa, półskorupowa.

Kadłub ciśnieniowy (o przekroju okrągłym), wykorzystany jako przestrzeń ładunkowa (dwie komory) lub kabina pasażerska. Płat skośny. Podwozie główne składa się z zespołu czterech kół, umieszczonych przegubowo na każdej goleni. Krawędzie natarcia skrzydeł i usterzenia wyposażone w termiczne urządzenia przeciwoblodzeniowe. Załoga — 5 osób oraz stewardesy i kucharz.

Napęd: Cztery silniki turbośmigłowe NK-12MW konstrukcji N. Kuzniecowa o mocy max. 15 000 KM każdy, napędzające po 2 przeciwbieżne śmigła czterołopatowe o średnicy 5 m.

Przez wiele lat samolot Tu-114 pod względem osiągów i zalet użytkowych nie miał w świecie odpowiedników.

WITOLD SZEWCZYK



DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 54,0 m, długość — 47,2 m, wysokość — 13,8 m, pow. nośna — 283,7 m^2.

Masy: Masa własna — 85 500 kg, masa całkowita — ok. 170 000 kg, masa ładunku handlowego max. — 30 000 kg.

Osiągi: Prędkość przelotowa — 750 do 770 km/h, zasięg — od 6 200 km (z ładunkiem handlowym 30 ton) do ok. 9 000 km (z ładunkiem 15 ton).

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

MOTOSZYBOWIEC FOURNIER RF-9

Inż. René Fournier, znany francuski konstruktor motoszybowcowy, otworzył niedawno wytwórnię we Francji, w miejscowości Chateau de Nitray, niedaleko Tours. Dotychczas konstrukcje Fourniera produkowane były seryjnie przez zachodnioniemiecką wytwórnię Sportavia. W nowej wytwórni Fournier podjął produkcję lekkiego samolotu RF-6B („SP" nr 29/1977), opracował też i zbudował prototyp dwumiejscowego motoszybowca oznaczonego RF-9. W projekcie wykorzystane zostały doświadczenia z poprzednich konstrukcji Fourniera (RF-4, RF-5 itd.). Nowością jest zastosowanie układu foteli ustawionych obok siebie. RF-9 jest pierwszym francuskim motoszybowcem o takim układzie. René Fournier zamierza podjąć produkcję seryjną nowego motoszybowca w zakładach w Nitray.

RF-9 jest dwumiejscowym, jednosilnikowym, wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji drewnianej.

Prosty płat o obrysie trapezowym, z charakterystycznym rozszerzeniem przy kadłubie ma rozpiętość 17 m i wydłużenie 16. Profil laminarny NACA 64-3-618 (18%). Konstrukcja jednodźwigarowa, z dźwigarem skrzynkowym o pasach z ulepszonego drewna i ściankach ze sklejki. Sklejkowe pokrycie noska profilu tworzy keson przedni. Płat jest trójdzielny. Część środkowa o rozpiętości 10 m połączona jest na stałe z kadłubem. Części skrajne są składane do hangarowania. Wysuwa się przy tym tylko jeden sworzeń (przy pomocy specjalnej dźwigni), górny sworzeń pozostaje na swoim miejscu, a napęd lotek rozłącza się automatycznie. Część środkowa płata wyposażona jest na całej rozpiętości w klapy szczelinowe, wychylane elektrycznie w zakresie 0—40° oraz w hamulce aerodynamiczne. Każdy hamulec składa się z 10 obrotowych segmentów, tworzących po wysunięciu coś w rodzaju piły na górnej powierzchni płata. Hamulce są niezwykle skuteczne — zmniejszają doskonałość 4-krotnie.

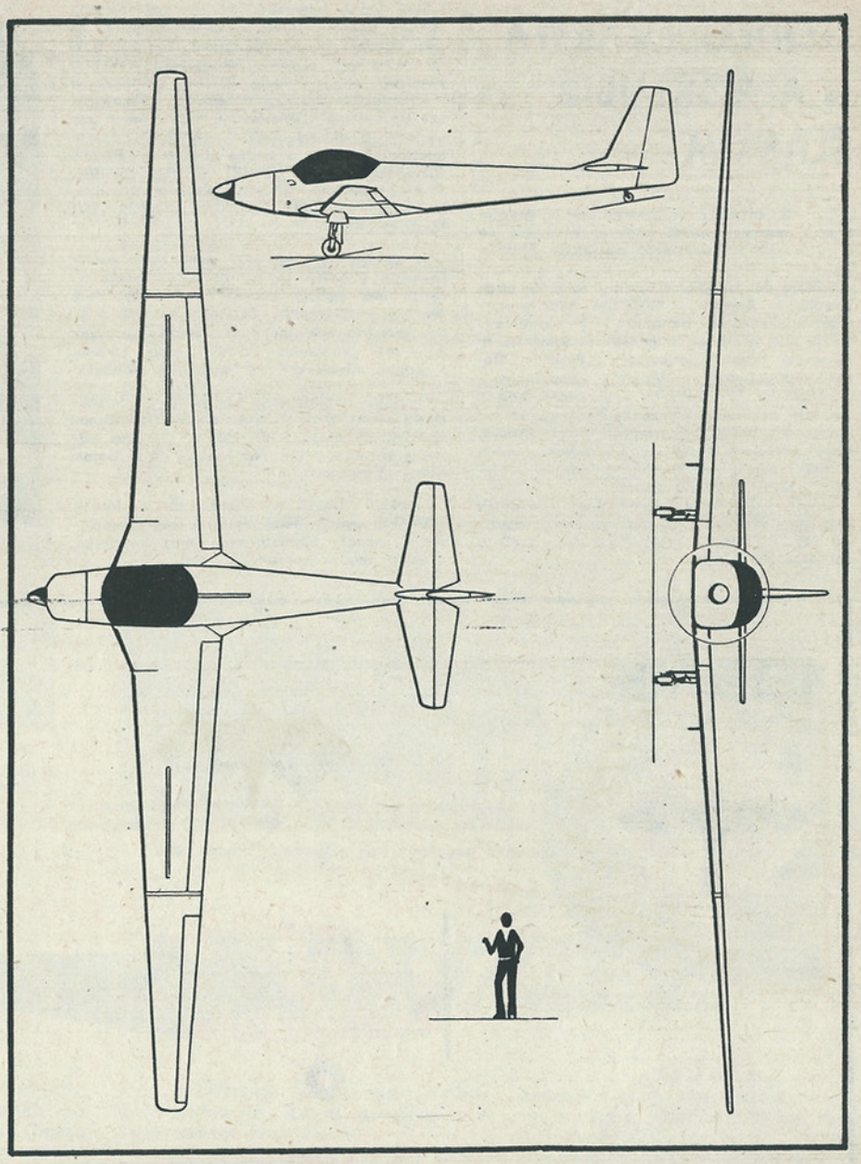
Kadłub konstrukcji półskorupowej (kryty sklejką), odznacza się bardzo prostymi liniami. Przekrój zbliżony do prostokąta z płaskim spodem i zaokrąglonym grzbietem. Kabina z miejscami obok siebie przykryta jest jednoczęściową, kroplową osłoną zapewniającą doskonałą widoczność. Przy otwarciu tylna część przesuwa się do tyłu wzdłuż prowadnicy na grzbiecie kadłuba, a przód — wsparty na dwóch wahaczach unosi się do góry.

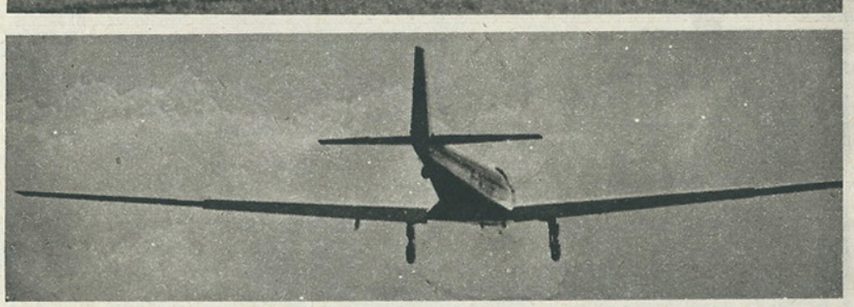
Usterzenie klasyczne, wolnonośne, typowe dla wszystkich konstrukcji Fourniera. Trochę skośne usterzenie pionowe przesunięte jest do tyłu względem usterzenia poziomego; stateczniki kryte sklejką, a stery płótnem (dakron). Ster wysokości dzielony.

Podwozie klasyczne. Podwozie główne całkowicie chowane w locie. Wolnonośne golenie wychylają się podczas chowania na zewnątrz. Amortyzacja sznurami gumowymi. W egzemplarzach seryjnych ma być zmieniony kierunek chowania — do wewnątrz, mają być również zastosowane amortyzatory olejowo-powietrzne.

Napęd stanowi silnik tłokowy Sportavia-Limbach SL-1700E o mocy 50 kW (68 KM), stanowiący przeróbkę samochodowego silnika Volkswagen. Rozruch elektryczny. Śmigło dwułopatowe, przestawiane w chorągiewkę do lotu z wyłączonym silnikiem. Zbiorniki paliwa o pojemności 30 litrów znajdują się w kadłubie przed kabiną.

(J. Ś.)





DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 17,00 m, rozpiętość ze złożonymi skrzydłami — 10,00 m, długość — 8,00 m, pow. nośna — 18,0 m², wydłużenie — 16.

Masy: Masa całkowita — 700 kg, obciążenie pow. — 39 kg/m², obciążenie mocy — 14 kg/kW (10,2 kg/KM).

Osiągi szybowcowe: Doskonałość max. — 28 przy prędkości — 100 km/h, doskonałość (z hamulcami) — 7 przy prędkości — 115 km/h, opadania min. — 0,8 m/s przy prędkości — 85 km/h.

Osiągi samolotowe: Prędkość max. — 190 km/h, prędkość przeciągnięcia (z klapami) — 65 km/h, wznoszenie max. — 3 m/s, prędkość przechylania — 30°/s, pułap — 6 000 m.

GODŁO I BARWA w AEROKLUBIE ŚLĄSKIM

Po raz pierwszy w naszym cyklu prezentujemy sportowy sprzęt lotniczy. Wpłynęła na to półwiekowa działalność aeroklubu Śląskiego.

Okazją do oznaczenia barw i nadania nazw samolotom Aeroklubu Śląskiego była uroczystość przekazania hangaru i 8 samolotów. Działo się to 19 grudnia 1931 r. Samoloty te otrzymały nazwy: „Mieszko", „Piast", „Ślązak", „Opolanka", „Wiarus", „Powstaniec", „Krakus" i „Wanda". Po uroczystości odbyły się loty pokazowe Szczepana Grzeszczyka na szybowcu „Lwów", holowanym przez RWD-4, który pilotował Kazimierz Chorzewski. Jeden z tych samolotów (PZL-5), o nazwie „Mieszko", pokazujemy na rysunku.

Samoloty klubowe użytkowane w latach 1931—1939 przedstawiamy na rysunkach: RWD-10 (3), RWD-8 (4 i 5), PZL-5 (6), RWD-13 (7) oraz RWD-5 (8).

Tym, którzy interesują się znakami rejestracyjnymi samolotów Aeroklubu Śląskiego w latach międzywojennych podajemy, że: pil. Wiktor Pełka wraz z nawig. Wilhelmem Weberem zwyciężył na samolocie RWD-8 (SP-BKS) w V Podlasko-Lubelskich Zawodach Zimowych, zaś pil. Michał Offierski na tych samych zawodach zajął na RWD-8 (SP-BKU) drugie miejsce. Ponadto w klubie były m.in. RWD-5 (SP-AMU), RWD-8 (SP-BKT, SP-BDA, SP-BEE, SP-BHZ, SP-BJG, SP-BJJ), RWD-10 (SP-BLS, SP-BMC), RWD-13 (SP-BMU, SP-ATG), DH Moth (SP-ADY).

Ze sprzętu lat 1946—1977 pokazujemy cztery samoloty i balon wolny, ponieważ uważamy, że są one ogólnie znane: Jak-18 (10), Po-2 (9), Piper Cup (11), PZL-104 „Wilga" (12). Na przykład samolot An-2 użytkowany przez AŚl. ma oznaczenie SP-ANS (cały srebrny z pasem niebieskim na wysokości okienek).

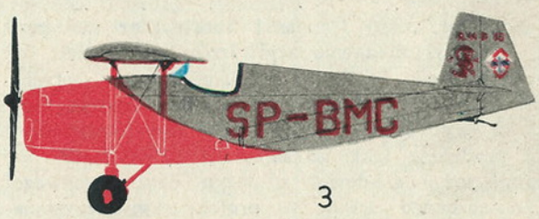
Ponadto zamieszczamy odznakę okolicznościową wybitą z okazji 50-lecia AŚl. (1), odznakę klubową noszoną do 1939 r. (2) oraz odznakę aktualną (13). Na rysunku 14 — balon wolny „Katowice".

Aeroklub Śląski w Katowicach w latach 1957—1977 wydał wiele plakietek okolicznościowych, medali pamiątkowych oraz znaczków z okazji imprez sportowych. (m)

Samolot RWD-8 ze znakami rejestracyjnymi Aeroklubu Śląskiego w Katowicach. Zdjęcie archiwalne

1

2

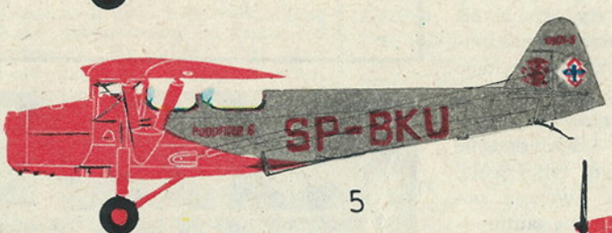


3

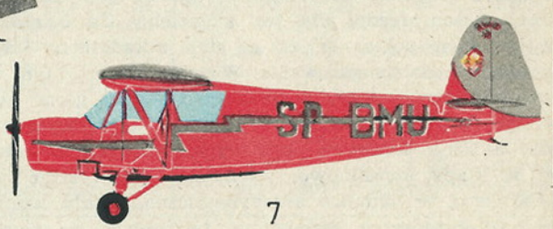
4

6

14

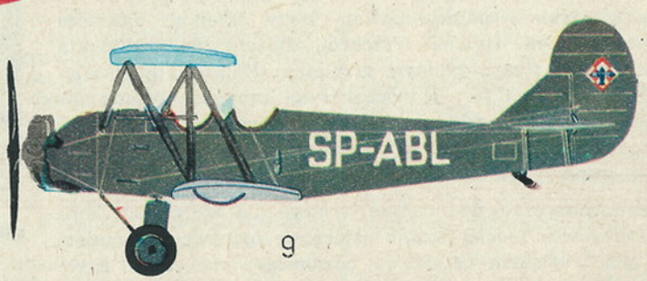


5

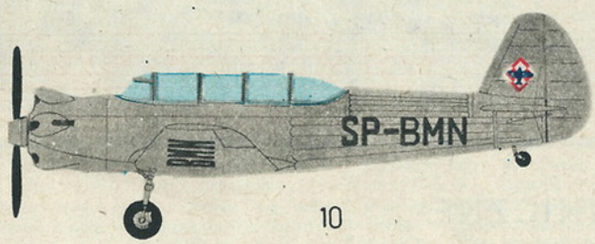


7

8

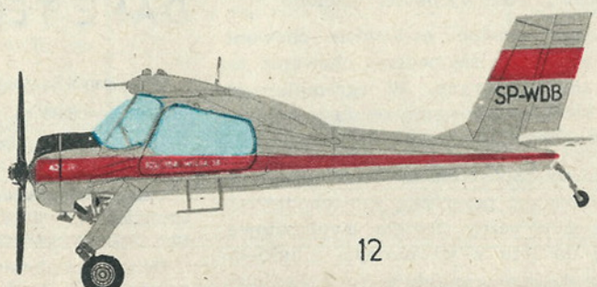


9



10

11



12

13

nasze trasy

SZKOŁA POŻYTECZNYCH ZAWODÓW

Otrzymujemy wiele listów, dotyczących wyboru zawodu. Czytelnicy radzą się nas, jaki obrać kierunek kształcenia lotniczego, zapytują o to jakie są możliwości otrzymania pracy po ukończeniu tej czy innej szkoły, jednym słowem interesuje ich mnóstwo szczegółów, jakie — spodziewają się — możemy im podać. Znaczny procent tych listów tyczy spraw lotniczego szkolnictwa wojskowego. Jeden z czytelników kończy swój list tak: „Napiszcie nam, ale takimi prostymi zrozumiałymi słowami, jak to się przedstawia sprawa z kształceniem lotników wojskowych, inżynierów albo mechaników. Jakie oni potem, gdyby wyszli z wojska, mają perspektywy w cywilu".

Doceniamy Waszą troskę o przyszłość. Wiele razy już pisaliśmy na te tematy. Dziś również, skoro już o lotnictwie wojskowym mowa, chcielibyśmy jeszcze raz, przynajmniej w skrócie, zorientować Was w problematyce jaka Was interesuje. Wybór zawodu, przyznajemy, w dobie rewolucji naukowo-technicznej nie jest łatwy. Powinien on umożliwiać wykorzystanie zdolności i umiejętności, gwarantować aktywność społeczną i zawodową. Od trafnej decyzji zależy przyszłość młodego człowieka, satysfakcja z wykonywanej pracy, sukcesy zawodowe i uznanie społeczne.

Ci wszyscy więc absolwenci średnich szkół ogólnokształcących i technicznych oraz absolwenci zasadniczych szkół zawodowych — mogą właśnie zainteresować się bardzo istotną dziedziną naszego życia: obronnością kraju, której podstawową siłę stanowi Wojsko Polskie, a w nim oczywiście — lotnictwo wojskowe, wojska obrony przeciwlotniczej, wojska radiotechniczne i jednostki rakietowe.

Doniosłą rolę w każdym z tych rodzajów wojsk odgrywa kadra zawodowa (oficerowie, chorążowie i podoficerowie zawodowi), którą kształci wojskowe szkolnictwo zawodowe. Szkoły wojskowe, dostępne dla wszystkich młodych, zdrowych mężczyzn, dają możliwości zdobycia konkretnego zawodu. Uczelnie i szkoły wojskowe zapewniają swym słuchaczom: ● nowoczesne wykształcenie wojskowe, społeczno-polityczne i ogólne; ● wykształcenie specjalistyczne o wysokim poziomie technicznym; ● uzyskanie stopnia oficerskiego, chorążego lub podoficera zawodowego (w zależności od charakteru szkoły); ● uzyskanie konkretnego zawodu, otoczonego szacunkiem społeczeństwa; ● szerokie możliwości dalszego kształcenia i awansu służbowego; ● dobre warunki materialne, zapewniające samodzielność i pełną niezależność życiową.

Teraz parę zdań o charakterze uczelni i szkół lotniczych oraz mających związek z lotnictwem: **Wyższe szkoły oficerskie** — są uczelniami typu wyższych szkół zawodowych. Kształcą kadrę oficerów-dowódców na pierwsze stanowiska oficerskie. ● **Szkoły chorążych** — są odpowiednikiem średniej szkoły zawodowej. Szkolą kadrę dowódców i specjalistów średniego szczebla dowodzenia. Zapewniają równocześnie zdobywanie kwalifikacji technicznych w zakresie szkoły średniej. ● **Podoficerskie szkoły zawodowe** — są szkołami typu podstawowego. Przygotowują kadrę podoficerów zawodowych, bezpośrednich dowódców, instruktorów i wychowawców służby zasadniczej. Poszczególne korpusy kadry zawodowej nie są hermetycznie zamknięte. Dla wyróżniających się podoficerów i chorążych stworzone zostały warunki przechodzenia do wyższych korpusów, tj. chorążych i oficerów.

Rozwój nauki i techniki, a zwłaszcza wdrażanie jej do codziennego użytku wojska, wymaga posiadania wielu specjalistów różnych klas i kierunków. Większość z nich — zdobywa takie same kwalifikacje (lub zbliżone) jak w zawodach i specjalnościach cywilnych. Inżynier lub technik samolotowy w lotnictwie wojskowym — to przecież zawody potrzebne tak w wojsku jak i w gospodarce narodowej. Wojsko — jest więc w wysokim stopniu szkołą pożytecznych i deficytowych zawodów i specjalności. Zdobywanie ich jest szansą życiową dla wielu naszych młodych czytelników.

Dokładniej na wyżej poruszone tematy — napiszemy w następnym numerze. **(z)**

listy

SZCZEGÓŁY ZRZUTU

Szanowni Państwo!

Jako stały czytelnik „Skrzydlatej Polski" pragnę sprostować niektóre szczegóły artykułu pt. „Bohaterstwo", z n-ru 31 SP z 31.VII.1977 r. Dotyczy to zrzutu lotnictwa USA w czasie Powstania Warszawskiego w dniu 18.IX.1944 r.

1. Dowódcą wyprawy był płk Karol Truesdell, jr, dowódca 95 grupy bombowej.
2. Zrzut był dokonany z wysokości 4191 m — 5456 m (13 750—17 900 stóp).
3. Załadowano 1284 zasobniki, ale 36 powróciło do Anglii, 53 poleciały do ZSRR, a 22 zrzucono po drodze.

Pomiędzy Modlinem a Mokotowem zrzucono około 1173 zasobników. Ile dostało się w ręce polskie — nie wiadomo, prawdopodobnie: Żoliborz — 0, Mokotów — 5, a centrum miasta nie więcej niż 50.

4. Samoloty wylądowały w Połtawie i po wzięciu bomb produkcji ZSRR zbombardowały węzeł kolejowy w Szolnok na Węgrzech. Wylądowały we Włoszech.

Sądzę, że czytelnicy „Skrzydlatej Polski" będą zainteresowani powyższymi szczegółami. Dodam, że płk Karol Truesdell, jr jest synem gen. Karola Truesdella. Płk K. Truesdell, jr został odznaczony Krzyżem Virtuti Militari V klasy.

Z poważaniem
Jerzy Shiller
Alhambra. USA

korespondencje

AEROKLUB POZNAŃSKI

Zgodnie z wytycznymi i regulaminem zawodów latawcowych, na terenie Wielkopolski odbyły się one po raz 15 we wrześniu i październiku br. Udział w nich wzięło 13 oddziałów WSS „Społem", co stanowi 100% ogólnej liczby oddziałów. We wszystkich oddziałach przy pomocy sekcji modelarskiej Aeroklubu Poznańskiego zorganizowano przy świetlicach, klubach i modelarniach województwa 44 punkty budowy latawców. Imprezy w oddziałach poprzedzone były szeroką akcją propagandową w prasie regionalnej i radio. Wykorzystano również w tym celu radiowęzły szkolne, zbiórki harcerskie i inne spotkania z przedstawicielami młodzieży zrzeszonej w aeroklubie oraz z członkami Klubu Seniorów Lotnictwa. Zgodnie z regulaminem, zawody latawcowe w poszczególnych oddziałach WSS rozegrane zostały w klasie latawców płaskich, posiadających tylko jedną płaszczyznę nośną w postaci „ogona" oraz w kategorii latawców skrzynkowych, które mogły posiadać większą ilość płaszczyzn nośnych. Ponadto rozegrano również konkurs otwarty, dostępny dla młodzieży bez ograniczenia wieku.

W zawodach uczestniczyło ogółem 2150 zawodników. Kolejne imprezy organizowano sukcesywnie, według możliwości terenowych, na placach, stadionach i na lotniskach, gdzie każdorazowo po ich zakończeniu odbywały się pokazy lotniczo-modelarskie. Zwycięzcom ufundowano nagrody rzeczowe i dyplomy. Największą zaś atrakcją dla uczestników, którzy zajęli czołowe trzy miejsca w poszczególnych kategoriach, był przelot samolotem An-2 nad Poznaniem i okolicą. W tegorocznych imprezach „Dnia Latawca" wyróżniły się Oddziały WSS: poznański, gnieźnieński i z Puszczykowa. Dzięki społecznej postawie i zaangażowaniu instytucji oraz rodziców, w tym wielu wojskowych, zawody przebiegały sprawnie i zgodnie z regulaminem. Obok zawodników wzięły w nich udział rzesze młodzieży starszej, grupy osób dorosłych oraz zasłużeni seniorzy lotnictwa. Były to imprezy udane, rozumnie propagujące lotnictwo, rozbudzające politechniczne zainteresowania dzieci i młodzieży.

Mgr Marian Gutowski

poczta lotnicza

CZASOPISMA LOTNICZE

Krzysztof Oliwa — Jasienica, **Stanisław Bonkiński** — Dyszno. Oprócz „Skrzydlatej Polski" ukazuje się m. in. w Polsce: miesięcznik „Technika Lotnicza i Astronautyczna" (adres: ul. Czackiego 3/5, 00-950 Warszawa, cena egz. — 12 zł, prenumerata roczna — 144 zł), miesięcznik „Magazyn Technologa Przemysłu Lotniczego i Silnikowego" (Al. Krakowska 110/114, 02-256 Warszawa), miesięcznik „Przegląd Wojsk Lotniczych i Wojsk Obrony Powietrznej Kraju" (60-929 Poznań 1, skrytka pocztowa 500/1, cena egz. — 7 zł, prenumerata roczna — 84 zł), dwumiesięcznik „Astronautyka" (OR PAN, Pałac Kultury i Nauki, 00-901 Warszawa, cena egz. — 6 zł, prenumerata roczna — 36 zł) oraz dwumiesięcznik BIIL (Al. Krakowska 110/114, ILot, 02-256 Warszawa, cena egz. — 10 zł, prenumerata roczna — 60 zł).

ADRESY

Krystyna Śliwińska — Łódź. Jak nam wiadomo, Jan Hryniewicz mieszka obecnie w Kielcach. Bliższego adresu, niestety, nie znamy. Radzimy zwrócić się w tej sprawie do kierownictwa Aeroklubu Kieleckiego (26-001 Masłów), z którym niewątpliwie Jan Hryniewicz utrzymuje bliskie kontakty.

Rudolf Plesz — Łężce, **Zbigniew Myszk** — Starogard Gdański. Z prośbą o podanie adresów osób wymienionych w listach do nas radzimy zwrócić się do Zarządu Głównego Aeroklubu PRL, Warszawa, ul. Krakowskie Przedmieście 55. Redakcja nie jest upoważniona do informowania w tej sprawie.

„SKRZYDLATA" KLASYFIKUJE

Dorocznym zwyczajem opublikujemy wkrótce listy 10 najlepszych wyników szybowcowych w poszczególnych konkurencjach, uzyskanych przez polskich pilotów w 1977 r. Wyniki te będą kryterium naszych honorowych wyróżnień — **ZŁOTEGO CUMULUSA** (dla najlepszego pilota), **BIAŁEGO CUMULUSA** (dla najlepszej pilotki) i **CUMULUSOWEGO NIEBA** (dla najlepszego aeroklubu).

Żeby lista wyników wolna była od pomyłek, potrzebna nam jest pomoc wszystkich aeroklubów i ośrodków szybowcowych oraz pilotów. Jest to jednocześnie nasza gorąca prośba. Chcielibyśmy, aby pomoc ta wyrażała się w przesłaniu pod adresem naszej redakcji wszystkich najlepszych wyników, uzyskanych przez pilotów poszczególnych aeroklubów w sezonie 1977, w kraju i za granicą, podczas zawodów, treningu i innych lotów na szybowcach jednomiejscowych i wielomiejscowych.

Interesują nas **wysokości absolutne i przewyższenia oraz przeloty — odległościowe** (nawet nieukończone) i **prędkościowe** (po trasach trójkątnych 100, 200, 300, 400, 500 i 750 km oraz docelowo-powrotne 300 i 500 km).

Wszystkie zespołowe listy wyników, przed przesłaniem ich do naszej redakcji — **ul. Widok 8, 00-023 Warszawa** — powinny być poświadczone przez szefa wyszkolenia lub kierownika jednostki. Termin nadsyłania wyników — **10 STYCZNIA 1978 r.**

OGŁOSZENIA DROBNE

Odstąpię dwudziestoczterokonny lotniczy napęd pchający ze śmigłem 880 mm, zapłon iskrownikowy, pojemność 250 cm³, obroty 6500/min.
Wiesław Włodarczyk, 32-562 Rudawa 124 k/Krakowa.
(ogł. nr 169)

Rok założenia 1930
SKRZYDLATA POLSKA
Wyróżniona Dyplomem Honorowym FAI (1966)

SKRZYDLATA POLSKA — tygodnik lotniczy i astronautyczny. Redaguje zespół: **Paweł Elsztein, Jerzy R. Konieczny** (redaktor naczelny), **Henryk Kucharski** (zastępca sekretarza red.), **Tadeusz Malinowski, Janusz Wojciechowski** (zastępca red. nacz.), **Jerzy Zarębski** (sekretarz red.); red. graficzny — **Jolanta Kalita**, red. techniczny — **Irena Bąkowicz**. Stali współpracownicy: **Jerzy Grzegorzewski, Bernard Koszewski, Julian Malejko, Jerzy Świdziński, Wiktor Wionczek.**
ADRES REDAKCJI: ul. Widok 8, 00-023 Warszawa, telefony: 27-33-78 — redaktor naczelny i sekretariat, 27-52-60 — redaktorzy działów.
WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, ul. Kazimierzowska 52, 02-546 Warszawa; telefon — centrala 49-27-51 do 9.

WARUNKI PRENUMERATY: prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa — Książka — Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele, w terminach: do 25 listopada — na I kwartał, I półrocze roku następnego i cały rok następny; do dnia 10 miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty — odpowiednio na II kwartał, II półrocze i III kwartał. Cena prenumeraty rocznej — 260 zł, półrocznej 130 zł, kwartalnej — 65 zł. Instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa — Książka — Ruch", w miejscowościach zaś, których nie ma Oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" — w urzędach pocztowych. Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych lub u doręczycieli. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę** przyjmuje Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw RSW „Prasa — Książka — Ruch", ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71, w terminach podanych dla prenumeraty krajowej. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zlecających instytucji, organizacji i zakładów pracy. **Sprzedaż egzemplarzy zdezaktualizowonych,** na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 25.XI.77 r. F-88. Zam. 2394. INDEKS 37606.

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście 10 zł za słowo, reklam i ogłoszeń handlowych 38 zł za 1 cm², ogłoszeń urzędowych — komunikatów 42 zł za 1 cm² ; za ogłoszenia i reklamy wielobarwne dolicza się 100% dodatku; za ogłoszenia i reklamy przekraczające w wypadku ogłoszeń drobnych 50 słów, a w wypadku pozostałych ogłoszeń i reklam 1 kolumnę — może być doliczany dodatek w wysokości do 100% obliczany od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

JUBILEUSZOWY ZLOT

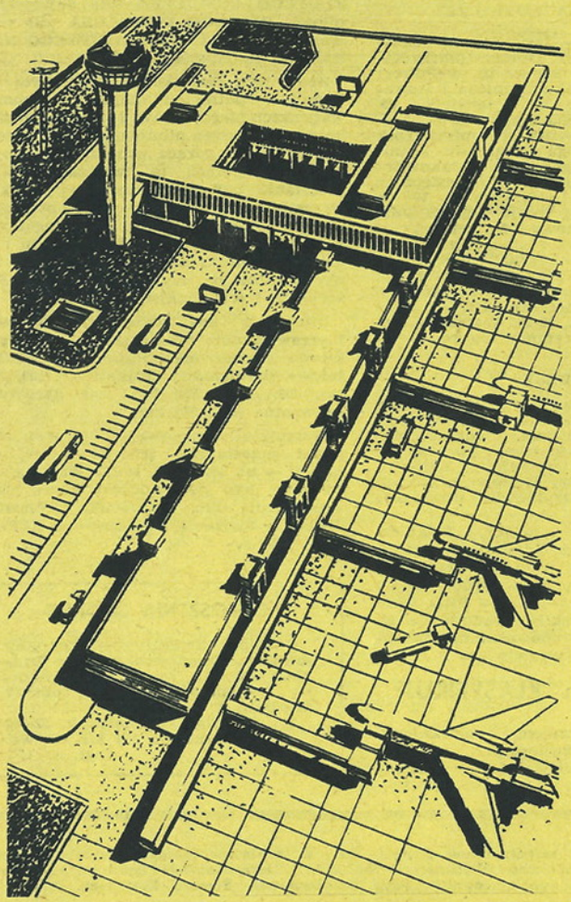
Po raz 25 w Oshkosh w USA odbył się zlot członków Stowarzyszenia Samolotów Eksperymentalnych (EAA). W tym roku zgromadził on 1 379 maszyn latających, a wśród nich — 450 samolotów własnej konstrukcji, 182 — latających „antyków", 539 — samolotów „klasycznych", 153 — samoloty wojskowe z okresu II wojny światowej, 33 — wiropłaty, 11 — konstrukcji specjalnych, 6 — replik oraz 5 eksponatów wystawowych. Wykonano ponad 60 000 startów i lądowań. Pokazy obejrzało 350 000 osób z 44 krajów. Stowarzyszenie EAA liczy obecnie 119 400 członków z 63 państw.

Na zdjęciu: Dwumiejscowe amfibie Osprey-II.

JAK DŁUGO „ŻYJE" DWORZEC LOTNICZY

Projektowaniem nowoczesnych cywilnych dworców lotniczych w ZSRR zajmuje się m.in. instytut „Aeroprojekt". Według oceny specjalistów tego instytutu, nowy dworzec lotniczy spełnia tylko przez 7–10 lat swoje założone w projekcie funkcje. Wynika to z bardzo dynamicznego rozwoju transportu lotniczego, nowych technologii obsługi ruchu lotniczego i nowych tworzyw budowlanych. Porty lotnicze o przelotowości do 2000 pasażerów na godzinę, powinny mieć dworce centralne. Porty o większej przelotowości — zdecentralizowane. Ale w jednych i w drugich muszą być przewidziane przez projektantów możliwości rozbudowy dworców lotniczych lub ich łatwego przystosowania do spełniania nowych wymagań.

Czy dworce lotnicze mają być tylko funkcjonalne? Specjaliści radzieccy uważają, że wymagania funkcjonalne i technologiczne nie muszą ujemnie wpływać na wyraz architektoniczno-plastyczny obiektu. Również główny architekt zespołu paryskich portów lotniczych jest zdania, że myli się ten kto twierdzi, że architektura dworców lotniczych staje się coraz bardziej monotonna i z czasem dojdzie do konstrukcji typu „stodoły". Nowe obiekty lotniskowe, które mają służyć ludziom do końca stulecia, muszą przewidywać rosnące potrzeby wygody i estetyki.



240 KILOMETRÓW

Aż 240 kilometrów wynosi łączna długość przewodów elektrycznych znajdujących się w kadłubie naddźwiękowego samolotu pasażerskiego „Concorde". Na zdjęciu — montaż przewodów.

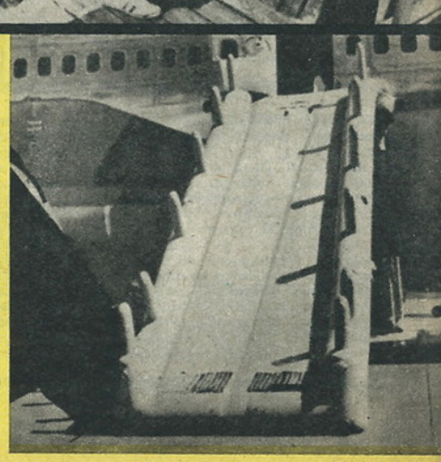
Zdjęcia i rysunki: „Graždanskaja Awiacja", „Flight", „Flieger Revue" (NRD), „Flyg Revyn", „Flug Revue".

NAJKRÓTSZA LINIA LOTNICZA ŚWIATA

Zwykle piszemy o największych towarzystwach lotniczych i najdłuższych liniach. Dziś dla odmiany — o najkrótszej regularnej linii lotniczej świata. Łączy ona Palm Beach i Pittwater lub Gosford, liczy 19 km i jest obsługiwana przez 6-miejscowy wodnosamolot pływakowy Cessna-185 z silnikiem 224 kW (300 KM). Prędkość max. — 261 km/h, prędkość min. — 97 km/h, rozbieg — 337 m, dobieg — 195 m, zasięg — 933 km.

PIERWSZE STEWARDESY LOTNICZE

Tak wyglądała pierwsza stewardesa lotnicza w Europie — Nelly Diener, pracująca od kwietnia 1934 r. na pokładzie samolotu Curtiss „Condor" (Swissair). Przy okazji przypomnijmy, że pierwszą w świecie stewardesą lotniczą była przed 47 laty Amerykanka panna Church z United Airlines. Dziś, po prawie 50 latach — kandydatki na stewardesy czołowych towarzystw lotniczych świata mające latać na liniach międzynarodowych muszą spełniać takie oto wymagania: wiek — 19 do 28 lat, wykształcenie — co najmniej średnie, świetna znajomość ongielskiego oraz dobra drugiego języka obcego (ewentualnie trzeciego), wzrost — 1,6 do 1,8 m, masa w kg — wysokość w cm minus 110, dobry stan zdrowia (szczególnie dotyczy to chorób uczuleniowych i skórnych; dopuszczalne są okulary lub szkła kontaktowe). Poza tym kandydatki muszą zdać pomyślnie test 37 wymagań psychofizycznych oraz mieć: sympatyczny wygląd, ładną sylwetkę, płynną wymowę, właściwą mimikę i gestykulację, łatwość nawiązywania kontaktów z pasażerami, a także orientować się w różnych przepisach i środkach pierwszej pomocy medycznej. I przy tym zawsze mieć uśmiech dla pasażera. Wystarczy?

ZEŚLIZG — TRATWA

Nadmuchiwany ześlizg-tratwa ratunkowa dla pasażerów. Długość — 8,7 m lub 9,6 m. Czas wypełnienia — 5 do 7 s. Samolot wielkości B-747 potrzebuje 6 krótszych i 2 dłuższe ześlizgi tego rodzaju.